MSZ

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 JÚLIUS 15 (14. SZÁM



ÁRA 50 FILLÉR

Fizessen elő a
MAGYAR SZÁRNYAKRA

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 14. SZÁM * BUDAPEST, 1941 JÚLIUS 15

A MAGYAR AVIATIKA NAGY ERŐPRÓBÁJA

most kezdődött. Honvédeink, a mult világháborút megjárt katonák oldalán a fiatai generációnak négy országrész felszabadításával járó katonai feladatokban máris teljesértékű harcossá edzett korosztályai, elűzték az ellenséget a Kárpátok gerincéről, megverték az annyi magyar vérrel áztatott galiciai síkon és ádáz küzdelmekben törnek előre a német erőkkel, hogy a bennünket is legközelebbről fenyegető bolseviki haderőt a saját földjén megsemmisítsék.

Vajjon hányan ismerik fel, hogy milyen veszedelem fenyegette ezt az országot amikor a Szovjet a katonák és hadigépek tömegét titokban felvonultatta a Fekete-tengertől az Északi-tengerig és így a mi közös kárpáti határunkon is, azzal a rendeltetéssel, hogy az emberek és gépek számolatlan bevetésével és feláldozásával a legbarbárabb, lovagiasságot nem ismerő hadviselési móddai, úgy mint valamikor a Dzsingisz kán serege, végigpusztítsa az európai kontinenst. Aki figyelt arra a bősz felmordulásra, amit a Szovjet hallatott a vele titokban régóta konspiráló szerb katonai klikk háborús kalandjának a hadtörténelemben páratlanul álló gyors megtorlásakor és Jugoszláviának részeire való felosztásakor, annak aligha lehettek kétségei többé a Szovjet szándékairól. A zsákmány után kúszó fenevad talpába tövis szaladt! — Ez a sérelem csak siettette nekifeszülését az utolsó nagy ugráshoz, amivel áldozataira akarta vetni magát.

Megdöbbenve tapasztaltam és bizonyára mások is, hogy sokan illúzióban ringatták magukat az oroszok igazi szándékai és hazánkat abból érhető veszedelmek felől. Szinte megrémülve hallgattam még néhány héttel ezelőtt nagyon képzett emberektől, hogy a Szovjet fenyegetőzéseit nem kell komolyan venni, hiszen Sztalin valóságban orosz nacionalista irányt követ, békében akar élni szomszédaival és felhagyott világfelforgató, Európa-pusztító terveivel.

Most, amikor a magyar katona megmutatja, hogy hihetetlen tanulékonysága, leleményessége a technikai háború harci eszközeivel még jobban fokozza harci értékét az ellenfélhez viszonyítva, amikor katonáink küzdelmének eredményétől függ a magyar nép sorsa, akkor mindnyájunknak a nap minden szakában, munkánk végzésénél éppúgy, mint a munka után, érzésben, gondolatban azoknál kell lennünk, akik érettünk küzdenek. Néha rémülten az az érzésem, hogy a mi társadalmunk még mindig nem ismerte fel a veszélyt a maga teljességében, amit honvédeink a határokról továbbűztek, de amely veszélynek teljes leküzdésére még sok nagy áldozatos cselekedetre és tűrésre, mindnyájunk együttes elszánt erőkifejtésére és az egész ország erejének a nemzetvédelem szempontjából történő totális megszervezésére van szükség.

Sok gondolatunk száll repülőbajtársaink felé, akik földi csapataink előtt szállva, kémlelik az ellenséges haderő helyzetét, mozdulatait, akiknek megsemmisítőleg kell rácsapni az ellenség támadásra készülő tankjaira és csapataira, akiknek rombolnia kell az elenség védállásait, akiknek biztosítani kell a csapataink feletti levegőteret az ellenséges repülőtámadások ellen, akiknek vasfüggönnyel kell elzárni az utat a mi otthonaink küszöbéhez, a közlekedési útjainkhoz, a gyárainkhoz és az országtest hadászatilag fontos pontjaihoz, akiknek jelenléte, küzdőképessége, elszántsága, tudása és korszerű gépifelszerelése nélkül se a dolgozó ország, se az ellenséggel küzdő magyar hadsereg sem lenne képes erőinek teljes kifejtésére.

Szívünk egyformán dobog minden magyar katonáért. Tudjuk, hogy a hadsereg tökéletes szervezet, amely akkor működik helyesen, ha mindenki a maga helyén van és betölti azt a feladatot, amelyre felkészült, amihez tökéletesen ért és amely feladatának ellátásában bátor, gyors és biztos, mert ismeri a harcieszközt, amelyet kezel vagy irányít, ismeri a feladatot, amely a harcban rá vár, és tudja, hogy mit kell tenni az ellenség hasonló harcieszközeinek leküzdésére és megsemmisítésére.

Mi tudjuk, hogy a magyar repülők a levegő huszárai, mindenre készek és mindenre képesek, amit feladatuk tőlük megkíván! Ahogy a jó huszárhoz jó ló illik, úgy a magyar repülőgárdának is igénye van arra, hogy a legjobb repülőgépeket és a leghatásosabb tűzfegyvereket juttassuk a kezére.

Mindnyájan, akik a magyar légierők repülőkatonáinak tudását, hozzáértését, elszántságát ismerjük, tudjuk azt, hogy az ő rátermettségükön és képességükön nem múlik semmi, abban megbízhatunk! De a magyar aviatika egész szervezetének egységes, szakavatottan irányított erőkifejtésére van szükség, hogy légiharcosainkat ellássuk a legtökéletesebb repülőgépekkel, emberben és gépben minden utánpótlással és erősítéssel, ami a további harcokban még fokozottabb mértékben szükséges.

A bajtársi Németország légierejének példája és az a letagadhatatlan tény, hogy a nagyszerűen kiépített légihaderőnek oroszlánrésze volt a német hadsereg eddigi, a történelemben páratlanul álló hadisikereiben, megmutatja nekünk is pontosan az utat, amelyen járnunk kell és amely úton légierőnket a legtökéletesebbé fejlesztjük.

A német aviatika a premilitáris előképzés szervezetétől az N. S. F. K.-tól a legnehezebb bombázó és leggyorsabb vadászrepülőkötelékekig, az iskolák modellező tanfolyamaitól a repülőipar legmagasabb teljesítményű gyártelepéig, a legkisebb vitorlázórepülőtől Göring birodalmi marsallig e g y e g y s é g e s s z e r v e z e t e t képez, amely a mi nagyszerű háborús repülőink kortársának és egykori bajtársának, Göring marsallnak és szakavatott munkatársainak közvetlen vezetése alatt áll. Hogy ez így legyen, ezt kívánta a német véderőnek az egész német hazának érdeke. Most, amikor légihaderőnkért mindent meg kell tenni, járjunk el úgy, ahogy ez a német légierő naggyá fejlesztésének példájából logikusan következik! Ezt kívánja a magyar honvédségnek és az egész magyar hazának érdeke!

Ember Sándor



LÉGIHÁBORÚ

1941. VI. 26—VII. 13.

A Szovjet elleni hadműveletek a német légierő megsemmisítő fölényének bizonyítására olyan alkalmat adtak, ami a legnagyobb riadalmat, illetőleg a legsötétebb pesszimizmust váltotta ki az ellenséges nagyhatalmaknál. A bialisztok—minszki győzelem után offenzív erejében megsemmisített szovjet hadsereg a hadjárat második hetének végén már segítséget kér az angol-amerikai új szövetségesektől. Minthogy embertömegek vannak, kétségtelen, hogy ez a segítség elsősorban repülőanyagra vonatkozik. Több mint 6000 szovjet repülőgép megsemmisítése után a megmaradt anyag zömének alacsony harcértéke az orosz légihaderőnek már csak alárendelt jelentőségű szerepet biztosít a további hadműveleteknél. Ezzel szemben a német légierő bevetése hatványozottan fog érvényesülni az előnyomuló német seregek támogatásában. Az európai Szovjetoroszországnak folyamrendszerén átvezető utak és vasutak a hidaknál annyira sebezhetők, hogy az orosz arcvonal mögötti összekötővonalak bombázásával és rombolásával a sokmilliós szovjet csapattömegek eltolása, élelem- és hadianyagpótlása lehetetlenné fog válni.

Ahol német és szovjet gépek között légiharcra kerül a sor, a német veszteség egyhuszadát sem teszi ki a szovjet repülők veszteségének. A szovjet légierő katonái éppen úgy, mint a többi fegyvernem, különösen a páncéloskatonák, alacsony intelligenciájú, de vad gyűlöletre nevelt emberek. A vörös uszításra nagyobb gondot fordítottak a vezetők, mint a szakkiképzésre. A hajózó személyzet önálló feladatok végzésére nem alkalmas, navigációs tudása alacsony, éjjeli repülésben igen elenyésző százalék nyert kiképzést. Az orosz pilótáknak a gépvezetéssel kapcsolatos üggyessége a közepesnél alacsonyabb értékű és csak ritka kivételek vannak. Nehézkes és visszamaradt a földi szolgálat is, ami nem csoda, mert a gépek óriás tömege még a németeket is meglepte. Számbelileg erősebb ellenféllel vette fel a német légierő is a harcot Szovjetoroszországban, de a gépek zöme az 1934—35-ös európai nívón van. Az orosz repülők háborús tapasztalathiánya, a személyzet és gépek kisebb harcértéke még a vezetés nehézkességével is súlyosbodott, ezért sikerült a légiuralom hihetetlenül gyors megszerzése Keleten. A légiuralom gyors eldöntésében a kiváló német vezetés olyan csapást mért az orosz légierőre, amire nincs egyelőre más példa a repülés történetében. Az ember- és gépanyag a kiképzés és harcérték rendkívüli fölénye nagyszabású légivállalkozásokat tesz lehetővé minimális veszteségi arányszám mellett és a német légierő csodákat művel a végtelen orosz területeken. Elvágja, elszigeteli támadásaival egymástól az orosz zömöket. A Murmanszk-vasút elleni zuhanótámadások a messze északon működő orosz csapatokat szigetelik el, Szmolenszk, Zsilomir, Szmerinka vasúti csomópontok elrombolásával a Drina—Dnyeper és Don közötti hatalmas terület nyugati vasúthálózata bénult meg. A Szentpétervár—Moszkva közötti vasútvonal több helyen történt bombázása a keleti irányban folyó felső Volgánál osztja két egymástól elszakadó részre az orosz haderőt.

Mindezek a légitámadások már az úgynevezett Sztalin-vonalon ellenállásra készülő orosz seregek hátában történnek és mutatják azoknak a nyilaknak irányát, amelyek mentén az áttörési csaták után a német gyorshadtestek fognak ékeket verni az orosz ellenállásba. A német földi hadműveletek most a Balti-államok teljes felszabadítására és a Finn-öböltől délre a tavak mentén, a Dnyeper keleti partján és a Bug mögötti, úgynevezett Sztalin-vonal elleni támadásra irányulnak. A német légierő biztosítja az erre a vonalra felvonuló német hadosztályokat, a páncélos erők utánpótlását. A Sztalin-vonal erődei ellen a támadás tizenegyedikén hajnalban megindult és számos helyen folyamatkelés előzte meg, ami alatt a német harci és zuhanóbombázógépek a tulsó folyamparton levő ellenséges erőket állandóan támadva, biztosították az átkelés sikerét.

A magyar légierő egységei is nagy eredményeket értek el a keletgaliciai síkság felé való előnyomulásuk során. Bevetéseikről külön cikkek számolnak be. Minden magyart, különösen repülőt csak büszkeséggel tölthet el az a tudat, hogy a fiatal magyar repülés, Kárpátalja és a Délvidék után most már a bolsevizmus letöréséért indított nagy küzdelemben is világháborús hőseink szellemében harcol a német légierő oldalán.

Az eddigi hírek szerint ***nagy légi ütközetekre*** — hiszen az orosz gépszámok ismeretében ez lehetséges lett volna — a német és orosz repülőalakulatok között nem került sor. Az egységes vezetés mellett alkalmazott legnagyobb orosz repülőerő egy bombázóezredet és az azt kísérő vadászezredet, tehát összesen 70—100 gépet sohasem haladta meg. A felaprózva bevetett és hadirepülőterein zsúfoltan települt orosz repülőalakulatok minden nagyobb részletsiker elérése nélkül engedték át meglepően rövid idő alatt a kezdeményezést és a légiuralmat a németeknek. Amint nem mutatott a szovjet légierő semmi különöset harceljárás terén, tehát a részletekben, éppen úgy levizsgázott a teljesen sablonos



A földön elpusztított szovjet gépek tömege

BOMBAZÁPOR HULL A SZOVJET REPÜLŐTEREKRE



Német bombázó- és szállítógépek egyik német repülőtéren



Lelőtt szovjet gépek roncsai

vezetésével az orosz légierő parancsnoksága is.

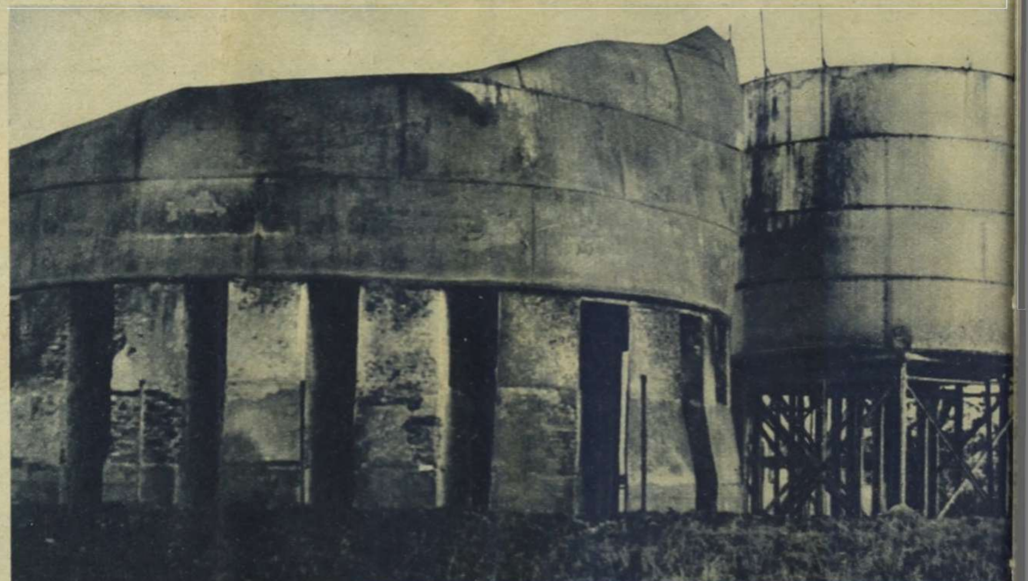
A gépveszteségek pótlása, napi 150—200 gép elvesztésével számolva, rövidesen lehetetlen lesz. A szovjet gyári üzemek csökkentett háborús termelése és a gyárak várható bombázásának figyelembevételével a szovjetnek is külföldről, ez esetben Amerikából kellene gépanyagát pótolni. Ez a pótlás belátható időn belül nem lesz lehetséges.

A német összefoglaló jelentés felemlítette, hogy a Szovjet nyugati határán *több mint nyolcszáz* tökéletesen berendezett repülőteret épített ki az utóbbi másfél év alatt. Ezek a repülőterek, a délukrajnai alapok kivételével, már mind német kézben vannak. Az ide összevont orosz repülőszázadoknak csak kis százaléka menekült meg a német légierő légi és földi támadásai következtében. Semleges államok szakértői csak megerősítik a német jelentésnek azt a részét, hogy a szovjet légierő legjobb repülőanyagának háromnegyed része elpusztult, a kevés pótlás és a megmaradt vegyes elavult gépanyag is állandóan és gyorsan fogy.

A német és orosz légierő közötti leszámolás tehát már megtörtént, könnyebben és gyorsabban, mint ahogy az angolok képzelték és maga a szovjet vezérkar hitte. A földi hadműveleteket a német légierő olyan súlylyal tudja támogatni, hogy a Sztalin-vonal áttörési és az áttörést követő üldöző harcokban a szívósan és elkeseredetten védekező szovjet csapatok ellenállóerejének rohamos csökkenésével lehet számolni. A Szovjet elleni hadjárat bevezető harcai a legjobb orosz hadosztályok megsemmisítésével értek véget. A Sztalin-vonal elleni felvonulás és harc a háború újabb fejezetének volt a kezdete. Az áttörés egyes pontokon máris sikerült és az üldözés megkezdődött. A déli szárny körül mindinkább kelet felé szoruló szovjet hadsereg fontos városok, iparvidékek és termőterületek feladására kényszerülve, Ázsia felé hátrál. Összeköttetése nyugati szövetségesével a Kaukázuson és Perzsián át képzelhető csak el, mert Törökország semlegessége minden közelkeleti tervet megakadályoz.

*

A szíriai hadjáratról már kezdettől fogva az volt a vélemény, hogy a végeredmény nem kétes és csak arról lehetett szó, hogy az angol siker mindjárt vagy később következik be. Az angol támadás csak ötheti szívós harc után tudta a jól védekező francia helyőrségeket fokozatosan visszaszorítani. A támadás alatt a szíriai francia csapatok — éppen úgy, mint az olaszok Abesszíniában — minden utánpótlási lehetőségtől el voltak zárva és csak néhány repülőalakulattal sikerült az ottani védelmet megerősíteni. Az angol légierő főleg Beirut elleni bombázásaival gyakorolt nyomást a franciákra. Erős motorizált csapattestek is útban voltak Irak felől, úgyhogy a további ellenállás, aminek hevességét angol részen kb. 1500 halott és sebesült bizonyítja, céltalanná vált. A fegyverszüneti tárgyalások megkezdődtek és Szíriában az angolok és a De Gaulle-párti franciák fogják átvenni a hatalmat addig, amíg az Egyiptom elleni nagy német támadásnak nem jön el az ideje. Akkor a közelkeleti kérdés a görögországi, krétai és



A honvéd légierő bombázásainak eredménye



Néhány olajkút ég Galiciában

kirenaikai példák után újabb rendezés alá kerül.

*

Az afrikai arcvonalon a gyászoseredményű *szollumi* angol támadás után csak légi, tüzérségi és járőrharcok folynak. A *tobruki* angol csapatok sorsa is kezd mindinkább súlyosabbá válni, az ostromgyűrű egyre szűkebb lesz a kikötőváros körül, a kikötő pedig állandó légitámadások alatt áll. A repülőtevékenység *Kréta* és *Ródosz* felől erősödik a Földközi-tengernek ebben a részében. *Haifa, Alexandria, Port-Said* és *Ciprus* két kikötője több légitámadást kaptak. *Malta* ellen most az olasz repülők támadnak, az angolok egy-két *sziciliai* és *délolaszországi* támadásán kívül a tengely légierejének fölénye igen jelentős ebben a térben. Ugylátszik, ennek az oka, hogy megint menesztették az angolok az itteni repülőalakulatok nemrég kinevezett főparancsnokát.

*

Anglia körül a légitevékenység változatlanul élénk és nappal is erős. A német légierő vadászalakulatai súlyos veszteségeket okozva utasítják vissza az angol repülők támadási kísérleteit, amik a partvidék katonai céljai és az észak francia *Lille* környéki iparvidék ellen irányulnak. Heves légiütközetekben a kezdeményező angol légierő naponta jelentékeny mennyiségű gépet áldoz fel azért, hogy a németek lekötésével »tehermentesítse« a szovjetet. Ez a tehermentesítés mintegy három hete tart és 346 angol gép elvesztésével — 72 némettel szemben — nem mondható eredményesnek, mivel a németek keleten is a gépek ezreit semmisítették meg ugyanezen idő alatt még kisebb százalékú saját veszteség mellett.

Az angol légierő tehát fölöslegesen sok vért áldoz, illetve veszít, hogy az angol közvéleménynek a felszabadultság illúzióját ajándékozza. A német ipari városok elleni éjszakai támadások a Ruhr-vidéken és az Északi-tenger partján szintén sok gép elvesztésével járnak, mert az éjszakai vadászok munkája már egészen komoly eredményeket mutat fel. Négy német pilótának van több mint 10 éjszakai győzelme és egy alakulat a századik győzelmét is elérte. Az éjszakai támadást végrehajtó angol gépek átlag 16 százalékát lövik le a németek. A nyugati légiharcokban Balthasar százados, aki a cserfalombos vaskereszttel kitüntetett német pilóták egyik kiváló tisztje volt, hősi halált halt 46 légigyőzelme után.

A Köln, Münster és Bréma városok elleni angol támadások megtorlására a német légierő éjszakai bombatámadásait az angol rakodók és a középangliai iparvárosok ellen újból nagy erővel megkezdte. Ezek a támadások és az anglia körüli vizeken hajók ellen végrehajtott bombázások még a mostani időkben is tájékoztatják az angolokat, hogy milyen erős a német légi haderő minden arcvonalon.

Egyébként Anglia egy éve szenvedi a német légierő támadásait. Ez az esztendő olyan pusztítást vitt véghez a szigetország hadiiparában, amit már ellensúlyozni nem lehet. A pusztuló angol ipar, a romokban levő hajó- és repülőgépgyárak csak kis százalékát termelik a hadiszükségletnek és Anglia egyre inkább az USA hadiiparától függ. Az Anglia elleni légiháborúval és búvárhajóharccal még invázió nélkül is elérhető a győzelem. Anglia hiába keres új harctereket a német erő szétforgácsolására, a Szovjet legyőzése után felszabaduló német légierő olyan csapásokat fog mérni a szigetországra, amit az kivédeni nem tud. Az USA segítsége már útban van.

Izlandot amerikai csapatok szállták meg, az ottani repülőterek és vízirepülőgép támaszpontokról felszálló amerikai repülőgépek az atlantióceáni csatában



Felderítőgép



Az olasz légierő változatlanul támadja az angol katonai célokat



Focke—Wulf a nagy hatósugarú bombázó

már beavatkozhatnak. A beharangozott *ulsteri* támaszpontok építése is azt mutatja, hogy az USA segíteni akar Anglián akkor, amikor a német légitámadások várható fokozása miatt a legsúlyosabb helyzetbe fog kerülni. A hajóelsüllyesztések multhavi közel nyolcszázezer tonnás eredménye a hajózási krízisére mutat. Ezt próbálja most az USA a kikötőiben lefoglalható hajótér rendelkezésre bocsátásával elódázni, továbbá légi és tengeri erejével a nyugati hajózási fővonalak rendszeres védelmét megszervezni.

A Franciaország nélküli Anglia a kontinens felé már nem katonai nagyhatalom, az *USA nélküli* Anglia a tengereken sem lenne nagyhatalom. Az USA Grönland és Izland birtokbavételével olyan imperialista célokat árul el, amit Anglia kénytelen eltűrni, mert érzi, hogy az Északamerikai Egyesült Államok légi és tengeri támogatása nélkül a háborút egyik napról a másikra elveszti. Bt.



HONVÉD LÉGIERŐNK ÜLDÖZI AZ ELLENSÉGET

Valamennyi bevetett repülőalakulatunk győzelmesen és eredményesen harcol Galiciában és Podoliában.

— *A honvéd légierő haditudósítójától* —

Amikor honvédeink átlépték a Kárpátok fenyves bérceinél a galiciai határt, hogy csatlakozzanak a győzelmesen előnyomuló német hadsereg mellé, a honvéd légierő is azonnal akcióba lépett.

Nemcsak a Magyar Szárnyak, hanem napilapjaink hasábjain keresztül is, szinte napról-napra értesült olvasóközönségünk bátor repülőink nagyszerű és eredményes munkájáról.

Ma már további eredményeket is bátran előlegezve, egy kis összefoglalót adhatunk, számban talán nem nagy, de annál szebb eredményeket elérő honvéd repülőink munkásságáról.

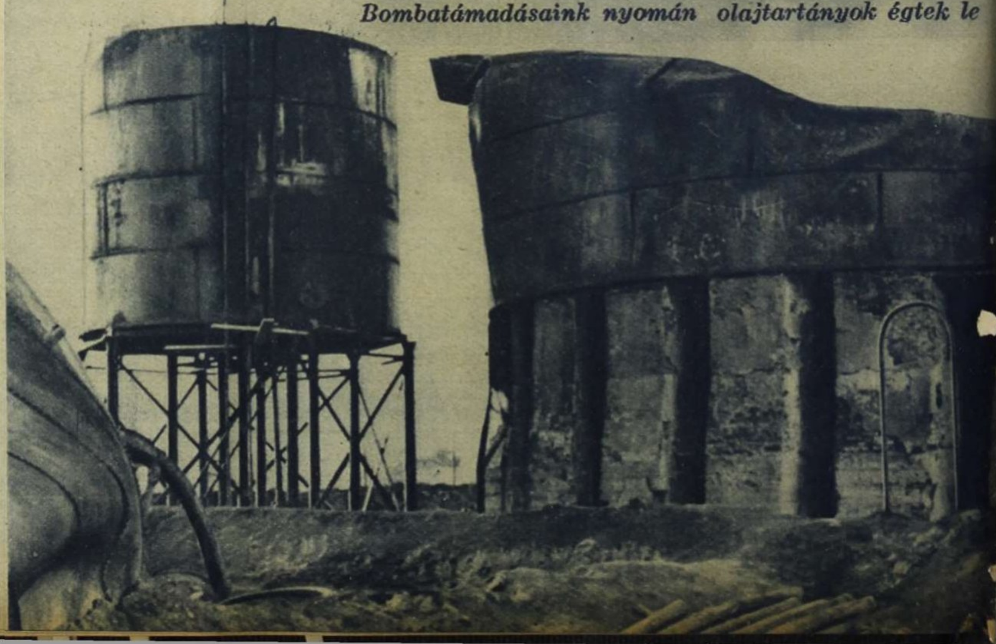
Közelfelderítőink bombázással, alacsonytámadással zavarják a visszavonuló ellenséget.

A magyar-szovjet hadműveletek első napjaiban közelfelderítő alakulataink magyar területen, de a határon innen lévő alapjaikról végezték szinte óráról-órára történő felszállásokkal a Kárpátok felett a legmostohább időjárási viszonyok közötti átrepüléssel igen nehéz, felelősségteljes munkájukat. Robbanó és gyujtóbombáikkal vasútvonalakat, laktanyaépületeket robbantottak és gyujtottak fel, alacsonytámadással géppuskázták végig menetoszlopokat s szórták szét visszavonuló szovjet katonai alakulatokat.

A legeszeveszettebb elhárítás kellős közepette fényképezték az útvonalat, villámgyorsan visszatérve, kiértékelve juttatták azokat el a felsőbb vezetés kezeihez. Bátran megállapíthatjuk, hogy pótolhatatlan és alig felbecsülhető munkát végeztek már a hadműveletek első napjaiban is.

Ma a határon túl, Galicia vadregényes vidékein, bent mélyen a

Bombatámadásaink nyomán olajtartányok égtek le





1



5



2

NAGY „ÜZEM" VAN HADIREPÜLŐ-TEREINKEN

1. *A Sólymok nap mint nap átrepültek a Kárpátok felett felderítőmunkára, ma már az ellenség földjén dolgoznak.*
2. *Távolfelderítő gépeink egymás után kerülnek bevetésre.*
3. *Bevetés után hazaérkezve, meséli élményeit a gép hajózó személyzete.*
4. *Az »ellátás biztosítása« egyik legfontosàbb feltétele az ütőképességnek.*
5. *Az utánpótlást szállító gépkocsioszlopokat géppuskákkal biztosítják.*

3

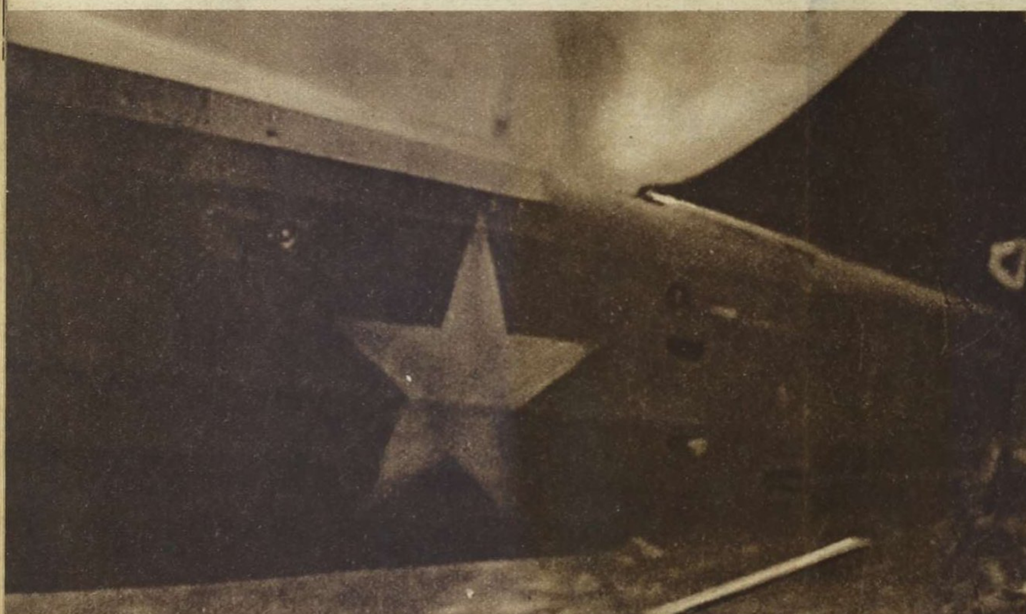


4





Orosz vadászgépek magyar fogságban



A szovjet csillag egyik orosz vadászgép oldalán

Gyártelepet bombáztak repülőink



Dnyeszter közelében dolgoznak, kéz a kézben a honvéd légierők egyéb alakulataival. Munkájuk ma sem eredménytelenebb és éppoly fontos a felső vezetés számára. Ők a vezetés kezében mindent meglátó, mindent észrevevő és mindent megörökítő távolbalátókészülék, amely hűségesen szolgálja a célt.

Távolfelderítőink mélyen repülnek be az ellenség háta mögé.

A honvéd légierő távolfelderítő gépei egyenként indulnak a legmerészebb feladatok elvégzésére, ők jutnak legmesszebbre feladatuk elvégzése alkalmával az ellenséges hátország fölé.

Természetesen nagysebességű gépek ezek s nagy tűzerejükkel bátran szembeszállhatnak az ellenséges vadászokkal is.

Legfontosabb feladatok egyike, amit végeznek. Az arcvonal mögötti csapatmozdulatok vagy visszavonulások, átcsoportosítások megrögzítése a munkájuk. Repülő alapjaik felkészültségének kiértékelése igen sokban segítségére van a saját hadvezetőség intézkedéseinek megtételében.

Távolfelderítőink nap mint nap szálltak el messze. sok-sok kilométerrel a Dnyeszteren túlra s két-három óra mulva hozták minden egyes alkalommal a legfrissebb anyagot. A legelső biztosan megállapítható légigyőzelmet is távolfelderítőink aratták, mert egyikük mélyen az ellenség vonalai mögött, súlyos légiharcba keveredett néhány Rata-val s egyet azok közül lelőtt. Már ott díszeleg az első légigyőzelem jele az oldalkormányának vezérsíkján.

Vadászrepülőink súlyos légiharcban legutóbb három szovjet vadászt lőttek le.

Mélyen bent Galiciában, közel a Dnyeszter zúgó folyásához, állomásozik egyik vadászszázadunk. Csupán egy-két sátor jelzi a kintálló gépeken kívül a tábor életét. Ez adja meg a hadirepülőtér jellegét.

A tábor csupa izgalom. Alig egy órája indult bevetésre a század egy raja közelfelderítőink biztosítására. Nemsokára várják a gépek visszatérését s ez az izgalom ráfekszik az egész hadirepülőtér életére.

Türelmetlenül számolgatják a perceket, hiszen közeledik a visszatérés ideje.

HONVÉD REPÜLŐINK A KEZDEMÉNYEZÉST MAGUKHOZ RAGADTÁK

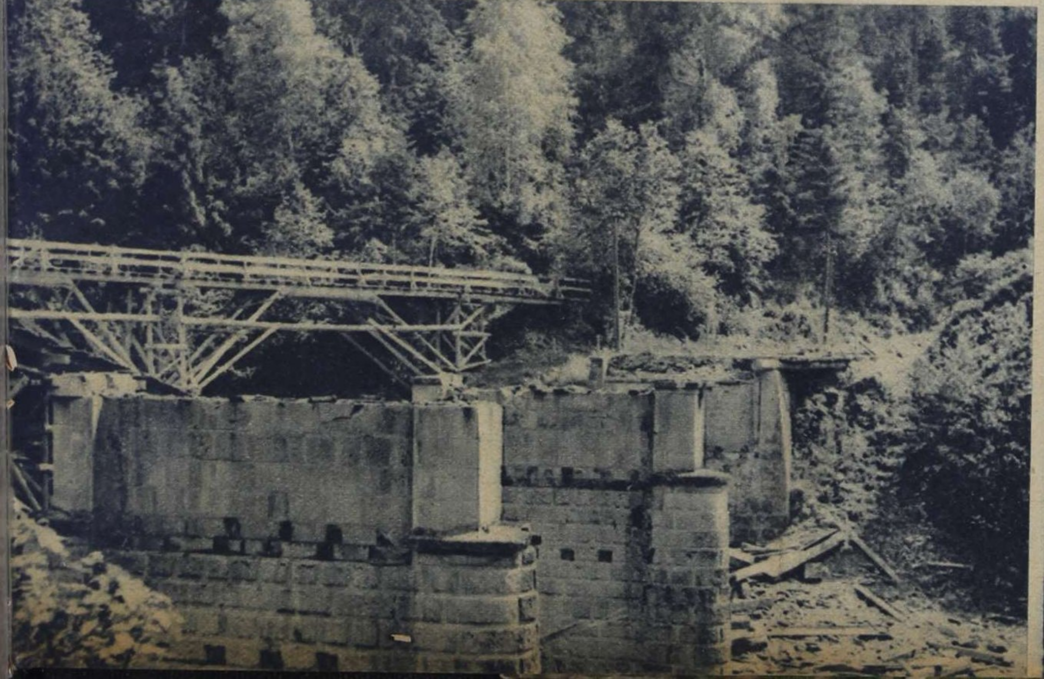


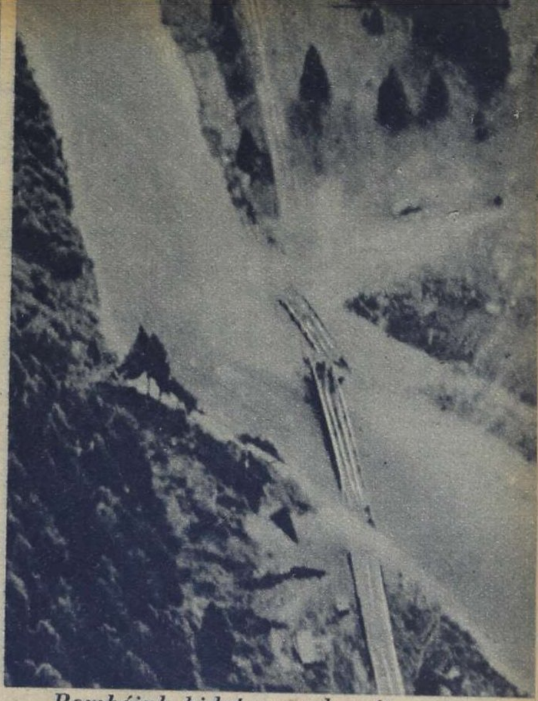
Feljegyzik a távolfelderítő gépre az első légigyőzelmet



Súlyos találatokkal, eredményes munka végzése után és légigyőzelemmel tért haza a magyar He 111-es gép

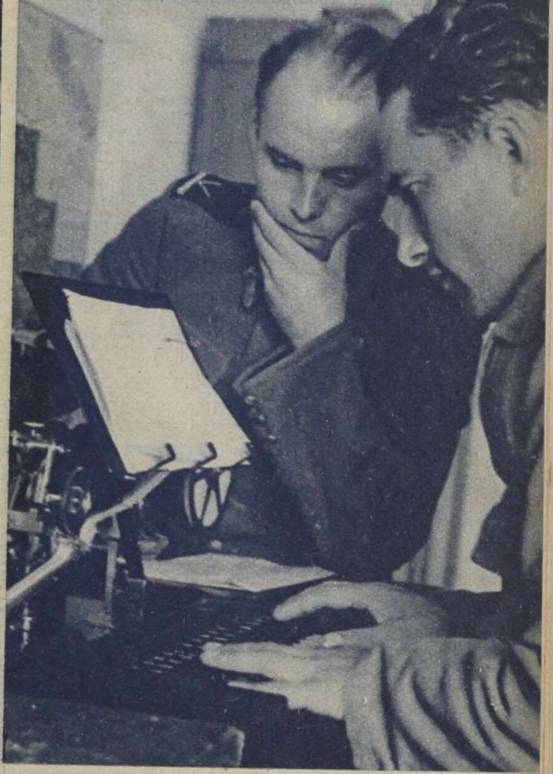
A felrobbantott híd mellett már helyén áll az új





Bombáink hidat vernek szét

A Hughes-gép szakadatlanul dolgozik s továbbítja a parancsokat



A »Ricsi« vadászszázad egyik kiváló pilótája, aki futárgépen hozza haza a haditudósítót és a tudósítói anyagot





Kolomeai állomásépület a bombázás után

A halk motorzümmögés erősödik s a három kis pontnak látszó gép, hamarosan szabadszemmel is jól láthatóvá válik.

Már a repülőtér légterében vannak. Billegő szárnyakkal közelednek.

— Győzelem! Biztosan leszedtek néhány gépet — magyarázza egyik lelkesarccú fiatal vadászpilóta a vidám billegetéssel közeledő gépekokát.

— Jól odapörkölhettek a fiúk! Mindjárt megtudjuk mi az eredmény.

A gépek vadászköszöntést »vágnak ki« a repülőtér fölött s utána símán leszállnak s begurulnak a sátrak elé.

Az egész repülőtér ott nyüzsög

Egy fiatal hadnagy beszél:

— Ha egy félórán belül vissza nem térnek, akkor baj van. Ilyenkor a remény utolsó szalmaszála a kényszerleszállásban való hit. Ugyanis a vadászgépek üzemanyaga csupán két órára elég, ha ezen időn belül nem térnek vissza alapjukra, akkor vagy ottmaradtak hősiesen küzdve a hazáért, vagy utolsó csepp benzinnel az ellenséges vonalakon innen sikerült letenni a gépet, s akkor rövid időn belül ismét hírt hallunk elveszettnek hitt bajtársainkról.

Az egyik sátor hátamögött valaki elkiáltotta magát:

— Itt vannak!!

Mint megbolygatott hangyaboly, egyszerre megsokasodik a repülőtér.

— Mindenki a fedélzetre! — hallatszik egy erélyes, de tréfás hang.



Hatalmas bombavágta nyílás egy épületen

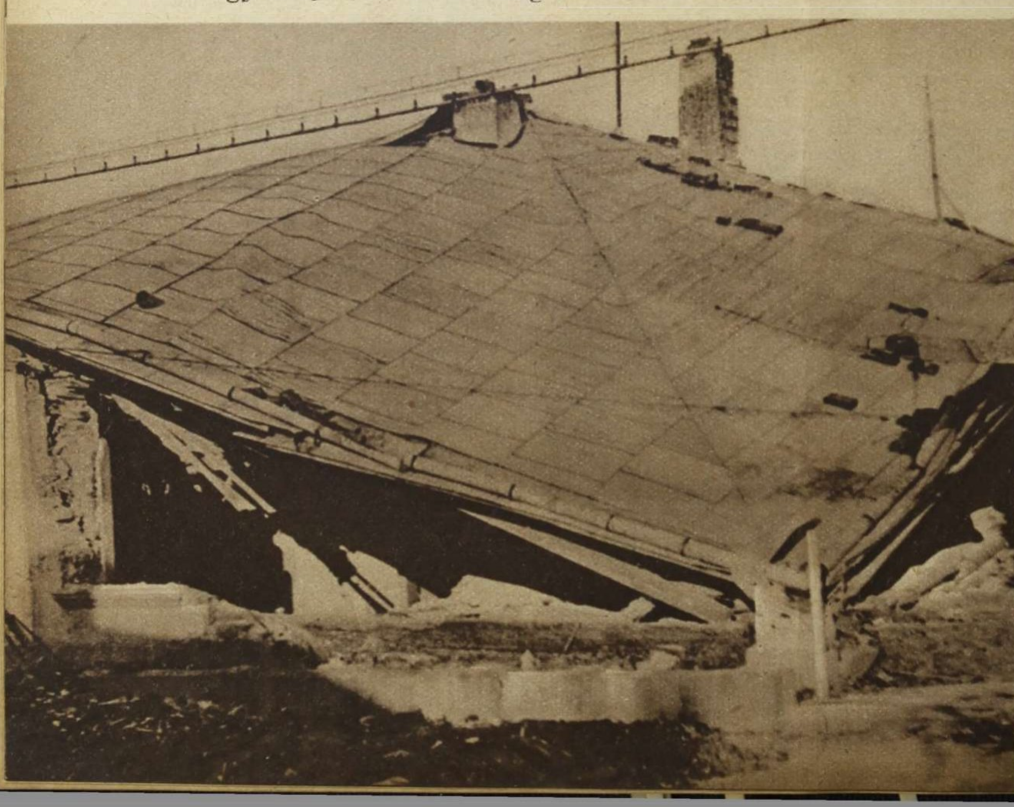
a gépek körül. Majd kihúzzák a fiúkat a gépekből, alig hogy a motorok leálltak.

Hatalmas hangzavar csap a kiszállni készülő vadászpilóták felé.

— Hányat lőttetek le? — na, mi az eredmény, gyerekek? Ugy-e, melegetek volt? — s ehhez hasonló kiáltásokat szegeznek a ragyogó arccal kiugró pilótáknak.

Az egyik fiatal zászlós számol be először:

— Hát bizony nem egyszerű három gép helyzete, ha öt Rata támad rá. Először ki kellett kóstolni támadásuk módját, de egy-két perc mulva már hiába alkalmazták a betanult »trükköket«, állandóan a nyakukban voltunk. — A zászlós rámutat a gépére, melynek törzsén és magassági vezérsíkján s a törzsön az ülés mögött szépen



Egyik postaépületet találat ért

A HE 111-es tf. gépünk győzelmes légiharc után hazaérkezik



TÁVOLFELDERÍTŐINK SIKEREI GALICIÁBAN

Egyik távolfelderítőgépünk üzemanyag vesz fel a hosszú út előtt



látható találatok vannak, s mondja:

— Hát bizony egy kis híján jó helyre célzott a bolsi. Olyan betyár fordulóharc kerekedett, hogy alig tudtuk megkülönböztetni a gépeket. De már néhány perc mulva egymásután három gépből csapott ki füstcsóva, a többiek pedig sebesen elinaltak. Nem volt célja az üldözésnek, mi pedig igyekeztünk haza, míg az üzemanyagból tartott. — A többiek a másik csoportnak magyarázzák a légiharc eseményeit s ragyogó képpel, kézzel-lábbal mutatják a vörös gépek támadási, harci modorát.

— Bizony meg kell szokni ezt a harcmodort, de ma már nem fognak ki rajtunk — mondja fiatal zászlósunk a parancsnok elé járulva, hogy katonásan megtegyék a légiharc eseményeiről a jelentést.

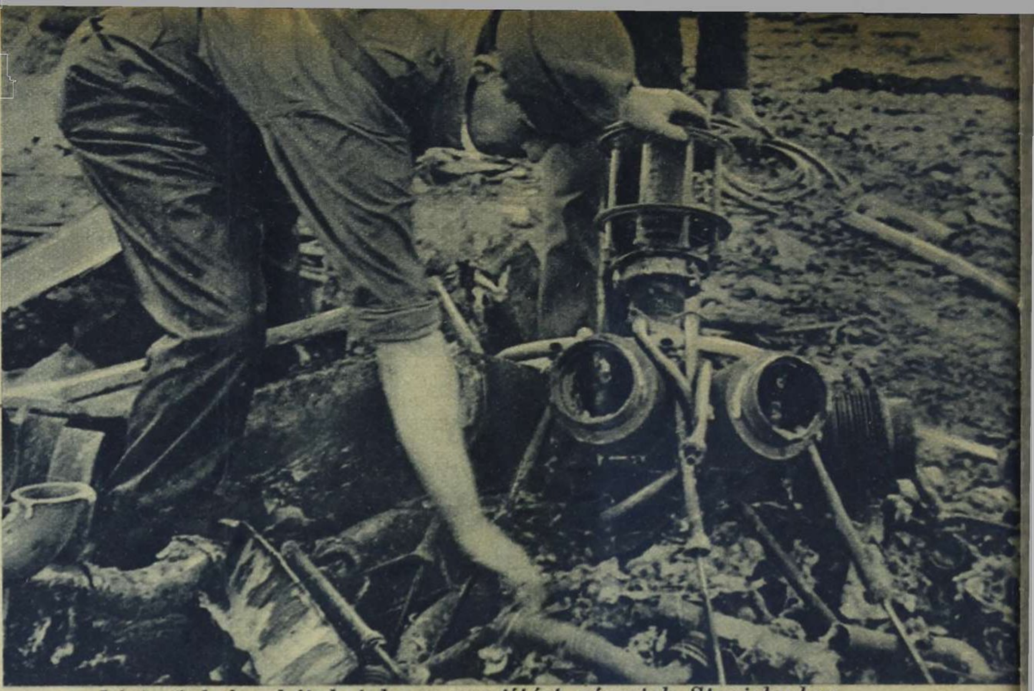
Bombázóink sikeresen folytatják eredményes munkájukat.

A Magyar Szárnyak előző számában már beszámoltunk bombázószázadaink sikeres támadásairól s a pilóták jelentéseit mind lapunk, mind a napilapok hasábjain olvashattuk. Stanislau, Stryj, Kolomea és egyéb helységnevek szerepeltek bombázás eredményeivel kapcsolatban.

Nagy érdeklődéssel és kíváncsisággal indultak a Légierők haditudósítói a hadműveleti területekre, hogy összehasonlítást tegyenek a hallott, olvasott jelentések és a bombázás látható eredményei között. Amikor egyik bombázó alakulatunk visszatért, az eredmények kiértékelése céljából tartott megbeszélésen a század parancsnoka felhívta a hajózó személyzet figyelmét, hogy az eredmények bemondásánál inkább kevesebbet mondani, mint többet, hogy a felsőbb vezetésnek leadott jelentés mindenképpen megfeleljen a valóságnak.

Most saját szemeinkkel győződtünk meg, hogy azok a jelentések túlzottan óvatosak és szerények voltak. Stanislau repülőterén az eredmények, amint képeinken is látható, sokkal nagyobbak, semmint azt hittük volna. A Stryj-i bombázás hasonlóképpen »maradandó« nyomokat hagyott. Több helyen, amit a jelentések nem is említenek, olyan nyomokat találtunk, melyek *a bevetések eredményességét várakozáson felül igazolják.*

Most utólag különösképpen hangsúlyozhatjuk, hogy repülőink szép eredménnyel tették meg kötelességüket.



Légierőnk bombái hatalmas pusztítást végeztek Stanislauban



Elégett motoralkatrészek a romok között

A Légierők anyagutánpótlása példás és mintaszerű.

Rövid beszámolónk nem volna tökéletes, ha külön meg nem emlékeznénk a legnagyobb örömmel és büszkeséggel arról a szervről, amely a Légierők anyagutánpótlását biztosítja a háború folyamán. Ennek a vonatoszlopnak parancsnoka *egyik kiváló repülőalezredesünk*, akiről ma az egyes alakulatoknál a legnagyobb elismeréssel emlékeznek meg. Tudjuk jól, hogy a háború egyik legfontosabb kelléke az utánpótlás biztosítása, ez, bátran mondhatjuk, a siker záloga is egyúttal. A kiváló repülők és a nagyszerű gépek csak abban az esetben tudják megtenni a kötelességüket és csak úgy tudnak eredményeket felmutatni, ha az anyagutánpótlás tökéletesen dolgozik. Ha tekintetbe vesszük, az úttalan utakon, idegen területeken és előre nem látható nehézségeken szinte menetrendszerű pontossággal mindenhová eljuttatott anyagutánpótlás biztosságát, *meg kell állapítanunk, hogy a sikerekben, a nagyszerű eredmények kivívásában ennek az oszlopnak és kiváló parancsnokának is nagy érdeme van.*

A képek a honvéd légierő haditudósítójának felvételei

VADÁSZAINK MUNKÁBAN

(A honvéd légierők haditudósítójától)

Hajnal fél négy, a Ricsi vadászszázad már talpon van.

A századparancsnok századosnak van egy óriási fekete-szürke, tarka doggja: Ricsi a neve, róla nevezték el a századot, Ricsi mérges, harapós portréját viseli századjelvényként minden vadászgép. Nagy, lomha lépésekkel méregeti körül a gépeket, bele-beleszagol a hajnali levegőbe, mintha önkéntes megfigyelő-szolgálatot végezne. Soha sincs láb alatt, pedig mindenütt ott van. Ricsi nélkül nem volna teljes a század és a konyha, a legénység elkényezteti a legjobb falatokkal.

Ma, úgylátszik, nincsen sok dolog. A század biztosító-repülést végez a Galiciában előnyomuló csapataink feletti légtérben. A századparancsnok rövid megbeszélést tart, elmondja a feladatot.

— Sok dolgotok alig lesz, — mondja — hiszen ismeritek már a terepet, mint a tenyereteket!

Persze, hogy ismerik, hiszen három nap alatt tizenhat ízben végeztek ellenségfeletti repülést. Néha csak biztosítást repültek, többször felvették a harcot a földi légelhárítással. Ütegeket hallgattattak el, csapattáborokat gyujtottak fel, vagy visszavonuló szovjetoszlopokat ugrattak szét.

— Én megnézem a faraktárt, — mondja a Ricsi század parancsnoka — tegnap még égett.

Az egyik nagy szovjetvárosban tegnapelőtt tűzharcra került a sor vadászaink és a földi légelhárítás között. A századparancsnok repült az első raj élén, ahogy oda-odagéppuskázott a szovjetelhárításnak, észrevette, hogy a hatalmas faraktár utcasoraiban nagyszámú katonaságot, lőszert gyüjtött össze a szovjet. Három-négyízben csapott rá a faraktárra, foszforos lövedékeivel felgyujtotta a raktárt, az óriási tűz napokon keresztül égett, füstölt, a tűzben elpusztult a farakások szélén elrejtett nagymennyiségű hadianyag.

Egy raj indul légi *portyázásra*, a Kolomea-környéki területre, ahol erősen és mélyen benyomultak már csapataink és ahol a szovjet erőltetett menetben vonul vissza.

A három gép egyszerre válik el a földtől, nekifordulnak Kolomeának, mi meg elkezdjük a várást. Minden útról hadiélményekkel, találatokkal érkeznek haza vadászaink, szinte nehéz kivárni visszatértüket, hogy az ember újabb képeket kapjon a jólismert terep változásairól.

Kis, tereptarka Balilla áll meg a századiroda tereptarka vászonsátra előtt, kilép belőle Mütyür.

Be kell mutatni előbb »Mütyür zászlóst«: alacsony, tömzsitermetű, elevenszemű, repülésben erősen rámenős, naponta tízszer vállalkozna ellenségfeletti repülésre önként, de — valahogy — mindig kimarad a nagyobb bevetésekből.

Most a dandárnál volt futártennivalója, elvégezte, megjött és hallja, hogy tegnap este a század bevetésben volt, földi elhárítást kellett leküzdeni.

— Te, — mondják neki — Lajkó háromezren repült, amikor észrevette, hogy odalent öt ágyúból álló üteg igen erősen lövi a bombázókat és lő ránk, a biztosító rajra. Tudod, mit csinált? Fejreállította gépét, úgy zuhant rájuk, mint a tüzesménkű. Nem lőtt, csak ijesztett, de nagyon jól tette, mert mi meg kész terítéket kaptunk. Nem volt negyven méter magasan, amikor felrántotta a gépet. Odalent a bolsevisták szerteszét-szaladtak előle, otthagytak csapot-papot, megmutatták magukat nekünk, mi meg kényelmesen sorra leszedtük őket. Elhallgatott az üteg néhány perc alatt...

Mütyür, — persze, aprósága miatt szólítják becenevén Mütyürkének — szomorúan lóbálja szemüvegét, sapkáját:

— Jó, jó, csak meséljetek, de engem mindig kihagytok mindenből...

Két óra multán megjön a biztosító raj.

— Semmi különös, — jelentik — szovjetlégierő nem jelentkezik, a földi elhárítás is elhallgatott nagyrészt. A légvédelmi ágyúkat, gépágyúkat az éjszaka elvitték, most már csak nehéz géppuskájuk, meg géppuskájuk van a visszavonulóknak. Ötven-hatvan méterről támadjuk őket, vadul lövöldöznek, de rosszul. Úgylátszik, egészen elvesztették a fejüket, mert nem előretartással lőnek, a gép elé, hanem közvetlenül a gépet célozzák.

Mütyür jelenti, hogy a futármegbízatást elintézte. De olyan savanyú képpel, hogy a százados szíve megesik rajta:

— Jól van, Mütyür, legközelebb velünk jössz...

A nap biztosító repülésekkel telik. Délután négy óra körül jár az idő, ismét be kell menni a futárgéppel a dandárhoz.

— Mütyür — mondja a századparancsnok — nyugodtan bemehetsz újból, te már tudod a dürgést odabenn. Ma már nem lesz bevetés...

Mütyür beül a futárgépbe, elindul. Még látjuk szabad szemmel, amikor a századsátorból kifut a telefonügyeletes:

— Százados úr, alázatosan jelentem, az ezredes úr kéri a készülékhez...

Egyszerre felvillanyozódunk, hiszen másról nem lehet szó, csak újabb bevetésről.

Karban nevetünk:

— No, Mütyür, megint kimaradsz...

A százados kilép a sátorból:

— Riadó! Pilóták hozzám!

Gyors, kurta, mondatokkal mondja el, hogy a felderítések szerint Kolomeától keletre és északkeletre kövér, kiadós szovjet menetoszlopok vonulnak vissza.

— A feladat: alacsonytámadás. Az első rajt én vezetem, ti, szokás szerint, jöttök utánam. Valamenynyien jól odapörkölünk!

Hat perc multán a teljes század nekivág Kolomea-keletnek. Ricsi búsan a gépek után néz, aztán leheveredik a sátorárnyékba, nem hajlandó gőgös szomorúságából megmozdulni, pedig játékos kedvvel gerelyt hajigálnak előtte. A gerely a mindene, utánarohan, felkapja, megkeresi a súlypontját, gondosan kiegyensúlyozva hozza vissza. Most arra sem néz.

Várunk, lesünk a századra. Távolról dörgés.

— Jönnek! — jelenti a figyelő.

A három raj levág a repülőtérre, azután, mint a tűzijáték ívei, szétválnak egymástól látványosan szép, éles fordulókkal és egyenként verik a port a repülőtéren, ahogy leszállanak.

A társaság csupa lőporfüst, némelyik pilóta úgy fest, mintha kéményseprő volna. Koromfeketére lepte be arcukat a géppuskák olajos, lőporos füstje.

— Szétvertük őket, — mondják — három oszlopot gyujtottunk fel. A lovak megvadultak, elszakították az istrángokat, a tehergépkocsik árokba fordultak, kigyulladtak, megtizedeltük alaposan az ellenséget.

Benne vagyunk a vállalkozás visszaidézésének izgalmában, amikor a futárgép leszáll, s jön felénk Mütyür. Már nem is érdeklődik a történtek után, hiszen látja, hogy a szerelők zsákszámra ürítik ki a gépekből a kilőtt töltények hüvelyeit, látja, hogy újabb találatokat mutogatnak a gépeken és látja a kéményseprő-fekete, jókedvű arcokat.

— Szóval megint kimaradtam...

Karban nevetünk a kárvallott Mütyürön. Ricsi hozzáoldalog és a térdének dörzsöli a fejét.

— Ne búsulj, Mütyür, látod, a századjelvény személyesen vigasztal meg...

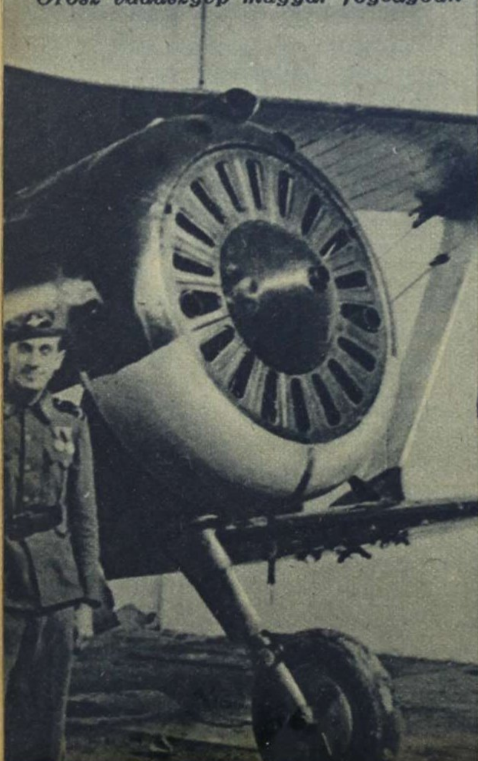
Igy járt Mütyür tegnapelőtt, meg tegnap, de ma hajnalban elsőnek ült gépbe. Felgyujtott egy vonatot, szétvert néhány géppuskaállást, hogy behozza a hátralékot... **(R—ó)**

BOMBÁZÓINK TÁMADÁSA NYOMÁN ROMOKBAN HEVER A STANISLAUI REPÜLŐTÉR



A szerelőcsarnoknak alig maradt nyoma

Orosz vadászgép magyar fogságban



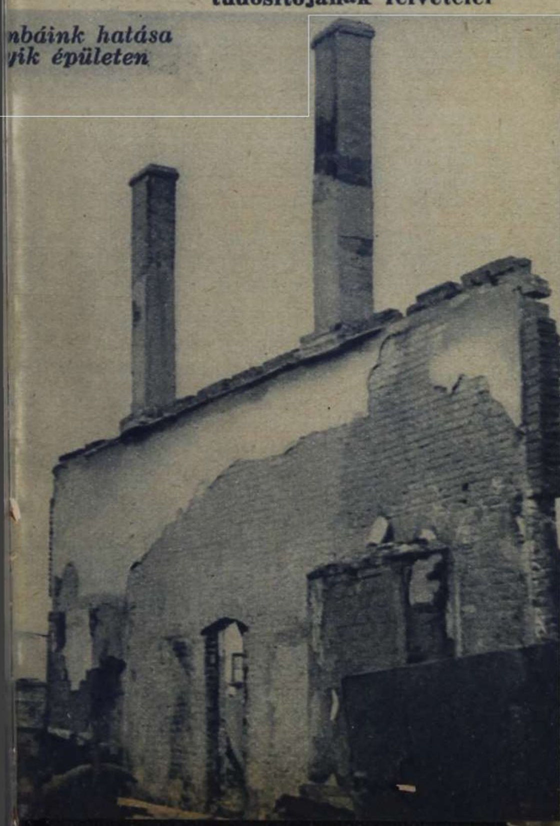
A »Rata« balszárny géppuskája épen marad





A képek a honvéd légierő hadi-tudósítójának felvételei

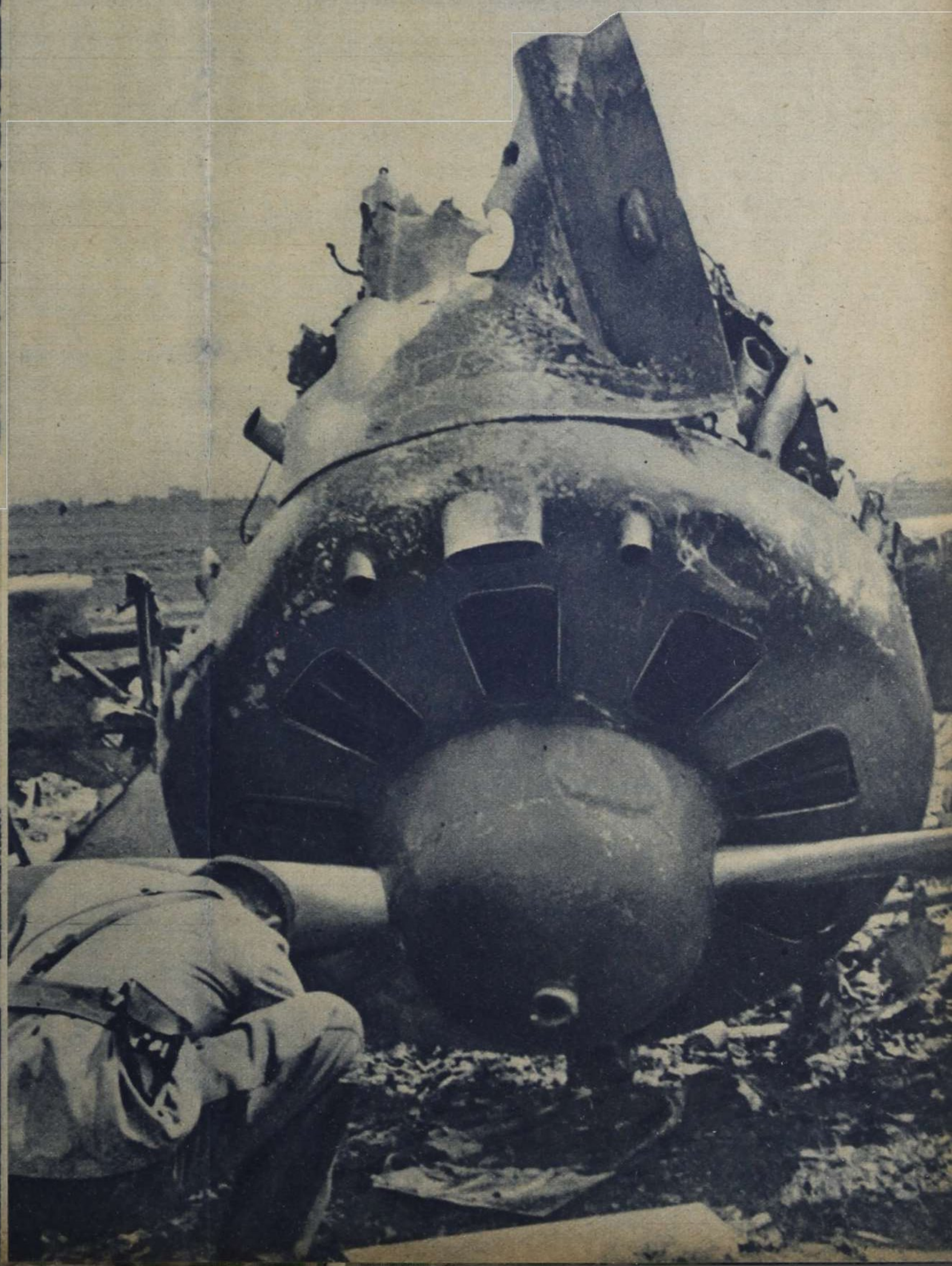
...mbáink hatása ...yik épületen





Megszenesedett faoszlopok mutatják gyujtóbombáink munkáját

Egy lelőtt szovjet »Rata« a stanislaui repülőtéren





REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGPOLITIKA

Szovjetoroszország támadó szándékainak nyilvánvaló bizonyítéka az a körülmény, hogy azokon a területeken, amelyeket 1939 óta megszállott, a repülőterek számát csaknem megtízszerezte. A Baltikumban, Kelet-Lengyelországban és Besszarábiában 90 repülőtér állott rendelkezésre a megszállás előtt, míg azóta a szovjet kormány ugyanezeken a területeken 814 repülőteret rendezett be.

✱

Wladiwosztok környékén légi és tengerészeti támaszpontok létesítésére kívan engedélyt kapni az Egyesült Államok kormánya a Szovjetoroszországnak nyujtandó támogatás ellenszolgáltatásaképpen.

✱

Brazília nagy erőfeszítéseket tesz légi erőinek fejlesztése érdekében. Négy évvel ezelőtt még csak 117 repülőtér volt Brazília területén. Azóta 600-ra ugrott fel a számuk. A brazíliai haditengerészetnek a tengerparton csak egy légi támaszpontja volt. Ma már szinte gombamódra szaporodnak a tengerparton a haditengerészet légi kikötői.

✱

Izlandban amerikai tengerészek szállottak partra, hogy folytassák a légi és tengerészeti támaszpontok kiépítését, amelyet az angolok megkezdtek. Az amerikai parlamentben ***Wheeler* szenátor** célzásokat tett arra, hogy a nyugatafrikai Dakar, a Zöldfoki-szigetek és az Azorok is sorra kerülhetnek.

✱

Portugália az Azori-szigetek megerősítése céljából nemcsak szárazföldi csapatokat, hanem légvédelmi tüzérséget is küldött a szigetcsoportra. — A portugál kormány azonban több ízben kijelentette, hogy a háborúban nem kíván résztvenni.

✱

Uj légi és tengerészeti támaszpontok. Három új támaszpont közeli üzembe helyezését jelentette be *Knox*, az Egyesült Államok tengerészeti minisztere. Két új támaszpont augusztus 1-re készül el: a Hawai-szigetcsoporthoz tartozó Midway-szigeten és a Carenge-öbölben, Trinidad-szigetén. Ezenkívül szeptember 1-re az Aleuti-szigetcsoporthoz tartozó Amaknak-szigetén is létesül egy új amerikai támaszpont.

A támaszpont építési láz Amerikában Szovjetoroszország hadbalépése és várható veresége folytán új tápot kapott. Szibéria keleti sarka ugyanis alig 100 km-nyire fekszik az Egyesült Államokhoz tartozó Északnyugat-Alaszkától és az Aleuti-szigetek karéja híd pilléreihez hasonló összeköttetést jelent Ázsia és Amerika között. Kézenfekvő tehát, hogy az amerikai vezérkar nagy sietséggel igyekszik kiépíteni Alaszkában és az Aleuti-szigeteken a már két évvel ezelőtt megkezdett légi és tengerészeti támaszpontokat, sőt a New-York Herald Tribune ugy értesül, hogy befolyásos katonai körök Washingtonra nyomást gyakorolnak ugyanolyan szerződés megkötése érdekében, amely lehetővé tenné keletszibériai orosz területek bérbevetelét támaszpontok létesítésének céljára, mint amily szerződést az angolokkal kötöttek a Bermudák bérbevételénél. — Más oldalról cáfolják ezeket a híreszteléseket.

✱

Lord Beaverbrook, aki régebben Anglia repülő iparügyi minisztere volt, átvette a közellátási minisztérium vezetését. Ebben a minőségében elsősorban az angol ipari termelést kell átszerveznie, amelynek szervezetlensége miatt súlyos panaszok hangzottak el.

✱

Délamerikai repülőtisztek Londonban időznek tanulmányúton. A hét tiszt Csiléből, Peruból, Argentinából és Bolíviából való. A légügyi miniszter kihallgatáson fogadta őket.

✱

Észak-Irországban és Skóciában állítólag előkészületeket tettek amerikai légi és tengerészeti támaszpontok létesítésére.

KATONAI REPÜLÉS

Veszteség: 6233 repülőgép. A német vezérkar július 11-ig 6233 orosz repülőgép lelövését, elpusztítását, illetve zsákmányul ejtését jelenti.

✱

Sziriában a francia repülők ausztráliai repülőkkel is szembekerültek, akik amerikai származású gépeken harcoltak.

✱

Mölders világrekordja. Mölders alezredes a keleti hadszintéren július 5-én négy légi győzelmet aratott: a 83-ikat, a 84-iket, a 85-iket és a 86-ikat. A Spanyolországban megsemmisített 14 vörös repülőgéppel együtt tehát 100 repülőgépet lőtt le összesen. *Soppien* német százados ugyanazon a vállalkozáson 58-ik légi győzelmét aratta.

Érdemes ezzel kapcsolatban feleleveníteni, hogy a világháború repülő hősei közül a legkiválóbbak hány légi győzelemmel dicsekedhettek.

A németek közül báró *Richthofen* Manfréd százados aratta a legtöbb győzelmet: egymaga 80 repülőgépet semmisített meg, míg a végzet őt is elsodorta. *Udet* főhadnagyról, a német légierők jelenlegi vezérezredeséről, 60 légi győzelmet jegyez fel a krónika. *Löwenhardt* százados 53, báró *Richthofen* Lothár hadnagy 51, *Boelcke* százados 40, *Immelmann* főhadnagy pedig 15 légi győzelmet aratott. Kívülök heten több, mint 40 és tizenhatan több, mint 30 légi győzelmet szereztek.

A *monarchia* repülői közül az osztrák *Brumovsky* százados 35 légi győzelemmel, *Linke-Crawford* főhadnagy 28-al, a magyarok közül *Kiss* József hadnagy 20-al, *Fejes* István tiszthelyettes pedig 19 légi győzelemmel szerepel a feljegyzések között.

A *franciák* közül Fonck kapitánynak 75 légi győzelmét ismerték el, de egyes források 104, mások 126 győzelmet tulajdonítanak neki. *Guynemerről* 54, *Nungesserről* — aki később, a világháború után óceánrepülés áldozata lett — 43, az *olaszok* közül *Baraccáról* 36, az *angolok* közül pedig *Mac Cuddenről* 53 és *Mannachról* 1917 végéig 51 légi győzelmet állapítottak meg.

72 német repülő kapta meg a világháború alatt a legmagasabb kitüntetést: a »Pour le mérite«-t. Egyedül a Boelcke század 336 légi győzelmet aratott.

Ezzel szemben *Mölders* alezredes repülő ezrede négy nap alatt lő le 190 szovjet repülőgépet. Közülök 177 volt bombázó, 12 vadász, 1 pedig felderítő.

✱

A kassai légitámadás egyik bombáját ép állapotban megtalálták. A rajta lévő cyrill-betűs feliratokból kiderült, hogy Leningrád mellett, a Putilow-művekben állították elő. Az orvtámadás halálos áldozatainak száma azokkal együtt, akik sérüléseikbe később belehaltak, 28-ra nőtt.

✱

Kiel és Bremen ellen az angolok *nappali* légitámadást intéztek. Amint a németek megállapították, az angolok újabban nagy ürméretű bombákat is használnak, amelyek az eddigieknél ötször többet nyomnak.

✱

Horvátország repülő önkénteseket küld Szovjetoroszország ellen. A poglavnik személyesen búcsúztatta el a horvát repülők különítményét.

✱

Régi recept. Hamis jelentést közölnek az oroszok a háború első hetében elszenvedett repülőgépveszteségeikről. Amint ismeretes, a német hivatalos jelentés szerint, a hadjárat első hetében több, mint 4000 orosz repülőgépet semmisítettek meg, illetve ejtettek zsákmányul a német csapatok, amelyek ugyanakkor mindössze 150 repülőgépet vesztettek.

A szovjet vezérkar — úgylátszik — túlkedvezőtlennek találta az arányt saját veszteségei és a németeké között, ezért a valóságon némi korrekciót alkalmazott. A németek veszteségét megszorozta tízzel, saját veszteségét pedig elosztotta öttel. Az ily módon megjavitott arányt tette közzé azután, azt állítván, hogy a németek 1500, az oroszok

A NÉMET BOMBÁK PONTOSAN ÜLNEK A CÉLOKON



Alacsonytámadás egyik szovjet repülőtér ellen



A kioldott bombák hullanak az ellenségre

pedig mindössze 850 repülőgépet vesztettek az első héten.

Harcszerű gyakorlatot rendeztek a Csatorna partján állomásozó német csapatok. A gyakorlat tárgya főleg a különböző fegyvernemek együttműködése körül mozgott. A többnapos gyakorlatot a német parancsnokló tábornok is megszemlélte. A zárógyakorlaton a német légvédelmi őrség ellenséges repülőgépek közeledését jelezte. Rövidesen meg is jelent a *valóságos ellenség* angol vadászgépek alakjában, melyeket német vadászok hevesen támadtak. A légi harc közben az egyik angol gépet egészen a föld fölé szorították s az üldözött ellenség véletlenül éppen a gyakorlatozó csapatok fölött akart elhúzni, hogy egérutat nyerjen.
A gyakorlatozó német géppuskásoknak éppen kapóra jött a »harcszerű céltárgy«, amelyet heves tűz alá vettek és a parancsnokló tábornok szeme láttára lelőttek.

*

Knox sötéten lát. Június 30-án az Egyesült Államok kormányzói Bostonban értekezletre gyűltek össze, ahol a külpolitikai helyzet is megbeszélésre került. *Knox* ezredes, tengerészeti miniszter kijelentette, hogy nincs messze az az idő, amikor az amerikai haditengerészetet be kell majd vetni az Atlanti-óceánon a németek ellen, hogy biztosítsák a hadianyagszállítások útját Anglia felé.
Knox szerint az angolok hajóérveszesége a német tengerzár következtében egyre aggasztóbb. A veszteség az év első öt hónapjában 2,198.000 tonnát tett ki, ami évi átlagra átszámítva 5,275.000 tonnát jelent. Amíg az Egyesült Államokban és Nagybritanniában együttvéve egy új hajót előállítanak, ugyanaddig a németek és az olaszok három hajót süllyesztenek el, még hozzá a legtöbb esetben repülőgépekkel, fegyverekkel, lőszerrel vagy élelmiszerrel együtt.
Angliának viszont egyre növekvő mennyiségben van szüksége élelmiszerre, olajra, fegyverekre, lőszerre és repülőgépekre. Egy nagy hajó, amit a németek nemrég a tengerfenékre küldtek, — *Knox* szerint — 1000 géppuskát és másfél millió töltényt vitt a fedélzetén. Egy másik hajó, amelyet hasonló sors ért, robbanóanyaggal volt megrakva. Mások tankokat, repülőgépeket és az élelmiszeres ládák ezreit adták át az enyészetnek.

*

Grove százados, az Egyesült Államok Irakba küldött légügyi attaséja, repülő balesetnek esett áldozatául. Az Egyesült Államok bagdadi konzulának jelentése szerint a géproncsokat a sivatagban megtalálták.

*

Moszkvában július 1-én hajnaltájban volt az első légiriadó. 55 percig tartott.

*

Vihar az Amazon fölött. Dél-Amerika két állama, Ecuador és Peru között feszültség támadt. Négy perui repülőgép — Ecuador jelentése szerint — ecuadori helységeket bombázott. Peru viszont azt állítja, hogy ecuadori osztagok perui határőröket támadtak meg és ez robbantotta ki az incidenst az Amazon forrásvidéke körül, ahol gazdag kaucsukterületek vannak, sőt állítólag arany is található.
Az ellentétek egyelőre elsimultak.

*

Az olasz repülő akadémiáról — a Stampa szerint — 300 tisztjelöltet avattak fel.

*

Az olasz repülőgépszerelők közül azok, akik a repülő személyzethez tartoznak, megkülönböztető jelvényt kapnak, amelyet a bal mellen, a kitüntetéseknél kicsit magasabban viselnek.

*

Japánban 12.000-en jelentkeztek önként ejtőernyős szolgálatra. Négy helyen képezik ki őket.

*

Az amerikai Louisianában júliustól szeptemberig hadgyakorlatokat tartanak, ahol már az ejtőernyősök is részt vesznek.

LÉGIFORGALOM

A ferihegyi új közforgalmi repülőtérhez az állam és a főváros Budapest középpontjából gyorsforgalmi utat építtet. A látványosság számba menő új műút Kispest belső határánál ágazik le az Üllői-útból és a Határerdő mellett megy a Gyömrői-úton keresztül. A Gyömrői-útig terjedő szakaszt a székesfőváros, míg annak folytatását az állam építteti. A főváros a gyorsforgalmi út reá eső szakaszának megépítésével mintegy 5 és félmillió pengős kötelezettséget vállalt magára a légiforgalom támogatása érdekében.

*

Stockholm és Oslo között a német Lufthansa július 14-én ismét megindította a rendszeres, naponkénti légiforgalmat.

*

A levegő lajtosai. Amikor még nem volt vízvezeték, a vidéki városokban lajtos kocsikon szállították az ivóvizet a házakhoz.
A dolog a trópusokon most megismétlődik, ahol az angol katonák igen sokat szenvednek vízhiány miatt. A brit hadvezetőség úgy kívánt segíteni egyes területek vízhiányán, hogy az Egyesült Államokban összevásárolta a légiforgalomban nélkülözhető utasforgalmi repülőgépeket és vízszállításra rendezte be azokat.

*

Zürich és München között július elején megnyílt a légiforgalom. Rövidesen újból megindulnak a légijáratok Berlin és Stockholm között.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Tank, a német Focke-Wulf repülőgépgyár főkonstruktőrje, új felderítő repülőgépet szerkesztett. A teljesen fémből készült sárkányba két Argus-típusú, soros mótor van beépítve. A sárkány mélyfedelű és teljesen újszerű építési elvek alapján készült. Két rövid, cseppalakú törzsében foglalnak helyet a mótorok, míg a teljesen átlátszó középső fülke minden irányban kitűnő kilátást biztosít. Személyzete: 3 fő. Fegyverzete több merev és forgatható géppuskából, valamint gépágyúból áll.
Típusjelzése: Fw 189.

Új repülőterek Amerikában. Az Egyesült Államok törvényhozása 61 millió dollár hitelt engedélyezett 149 új repülőtér létrehozására és 20 régi repülőtér kibővítésére.

*

Az amerikai repülőgépgyártás felfokozásához fűzött vérmes remények nem válnak valóra abban a mértékben, amint számították. A sztrájkok, a szakszemélyzet hiánya, valamint a nyersanyagtermelésben észlelt hiányosságok a gyártás gyorsított ütemére bénítólag hatnak. 1941 júniusban mindössze 1476 volt az Amerikában előállított repülőgépek száma. Ebben az iskola- és gyakorlógépek is bennefoglaltatnak.

*

A Caproni Ca 313 az olaszok új, többfeladatos repülőgépe mélyfedelű 3 személyes gép, amelyet 2 Isotta Fraschini-típusú soros mótor hajt.

*

Csökkentették a benzinfogyasztást Ausztráliában. A személygépkocsik 20 százalékkal, a tehergépjáróművek pedig 10 százalékkal kapnak kevesebb üzemanyagot, mint eddig.
Ausztrália a benzint külföldről kapja. A hajózás biztonságát a kontinens part vidéke körül semmi sem veszélyezteti. A korlátozásnak tehát az egyedüli magyarázata az, hogy a rendelkezésre álló tartályhajótér csökkent, mert a német repülőgépek és tengeralattjárók az Angliának szállító tartályhajók közül sokat elpusztítottak.
Várható, hogy a Délafrikai Egyesült Államok is rövidesen ugyanerre a sorsra jutnak, minthogy saját olajmezőik nekik sincsenek.
Az üzemanyagmegszorítások mind Ausztráliát, mind Dél-Afrikát súlyosan érintik egyrészt amiatt, mert a népesség számához képest igen sok a gépjáróművük, de azért is, mert a nagy távolságok áthidalásánál az autobuszforgalom igen nagy szerepet játszik.

*

Az amerikai gépkocsigyártás 20 százalékos csökkentése — a repülőgép- és mótorgyártás felkarolása érdekében — különösen a Ford-, a General- és a Chrysler-gyárakat érdekli, amelyek repülőmotorok tömeges gyártására kaptak megrendeléseket.

*

Amerikának jó üzlet a háború. Az United Aircraft Corp., az amerikai repülőipar egyik legnagyobb vállalata, az idei második évnegyedben a multévi 1.50 dollár osztalékkal szemben részvényenként 2 dollár osztalékot fizet.

*

Már Amerikában is korlátozzák az éjjeli világítást egyes államokban, mint Dél-Karolinában, Georgiában, Alabamában, Floridában és Missisipiben, hogy takarékoskodjanak a villamosenergiával, amely a hadiüzemek fokozottabb foglalkoztatásához szükséges.

*

12 órás munkaidő. Szovjetoroszország valamennyi hadianyaggyárában — így a repülőiparban is — bevezették a napi 12 órás munkaidőt. A vasárnapi munkaszünetet felfüggesztették. A katonai szolgálatra behívott munkások helyét női munkaerőkkel igyekeznek pótolni.



ÉN IS REPÜLŐ LESZEK...

REGÉNY. IRTA: MÓNOS FERENC

(4)

Andris vigyázzban állt és hadarni kezdte a már számtalanszor elismételt szavakat.

— Százados úr alázatosan jelentkezem, mint kettes számú biztonsági őr. Felállítási helyem arccal a kapu felé, mozgási körletem a kettes számú őrbódétól a fahangár északi sarkáig, feladatom a kincstári vagyon őrizése, idegenek távoltartása...

— ... úgy... vágta el a szóáradatot Gallyas, — ... úgy... ismételte mégegyszer vésztjóslóan és elhallgatott. A hangsúly, ahogy ezt a kis szócskát megnyomta és az azt követő hallgatás, a fogda zöldrácsos vasalt ablakát és a fűzőnélküli bakancsot juttatta Andris eszébe. Egy pillanatig szinte időszerűtlenül Asztalos Náci képe futott át agyán, ahogy a krémestornyokat rakta a rendeltetési helyére. — Óh, krémes. — gondolta, ez meg rémes, amit elém rakott a sors.

Kocogh András önkéntes *úr*, mint biztonsági őr, hallotta Gallyas százados hangját pattogni. Vajjon kinek, vagy minek a biztonságát őrizte itt 10 percen keresztül?

Andris hallgatott.

— Felállítási helye arccal a kapu felé. — Gallyas irónikusan nevetett — ezt aztán gyakorolta a kettes számú biztonsági őr. Úgy-e?

Andris hallgatása nem szakadt meg.

— Persze, hogy az őrbódétól a fahangárig nem tudott sétálni a kettes számú biztonsági őr. Majd sétál a századparancsnok helyette. Erre számított, mi?

— Hisz ha számítottam volna rá, — kesergett magában Andris, szája azonban továbbra is zárva maradt.

— A feladatát pedig kiválóan teljesítette a kettesszámú biztonsági őr. Itt már harsogott Gallyas hangja. Olyan kiválóan őrizte a kincstári vagyont, hogy egy talicskán elhordhatta volna innen egy cigánygyerek az egész repülőteret.

— Kocogh András azt sem vette volna észre, mert minden figyelmét lekötötte az idegenek távoltartása! De nem is idegeneké, csak idegené!

Andris szeme előtt megjelent Zsuzsika képe. Úristen?

Gallyas megállás nélkül folytatta:

— Úgy látszik a kettesszámú biztonsági őrt megostromolta ez az idegen, vagy el akart lopni innen valamit, hogy annyira szemmel tartotta Kocogh Andrást!

Betört a szívembe és el is lopta — gondolta Andris — de ezt nem jelenthetem a százados úrnak. Így, hát továbbra is szótlan maradt.

Gallyas elhallgatott, itt-ott egy pillantást vetett a kapura.

András végre megszólalt.

— Százados úr alázatosan jelentem.

— Ne jelentsen most semmit, majd két hét mulva jelentheti, hogy a fogdából kiszabadult. Kettesszámú biztonsági őr megkapja a fogdában a kettesszámú fülkét.

Megfordult és kemény lépésekkel megindult a főépület felé.

Andris hátranézett. Az út pora, a szarkaláb az árokparton, az út mögött a kukoricás megvolt, Zsuzsika eltűnt. Az út végén, amelyik a városba torkollik, ott ahol a két oldala egy pontban találkozik, kis fehér folt tűnt el.

A vonal pontokból, — az élet epizódokból alakul ki. A vonal egységes képet ad, a pontok különálló jellege, egyénisége eltűnt, beleolvadt a szomszédjaiba, az élet egyes szakaszait is összeforrasztja az idő, hamut hint rá és rózsavizet. Minél messzebb kerülünk az iskolától, első szerelemtől, a kéthetes fogdából, annál jobban összefognak a dolgok szélei s amin valaha bosszankodtunk és életfontosságú ügynek tartottuk, az ma kacajra fakaszt, vagy elnéző mosolyra indít. Hamuszínt mutat és enyhe rózsaillatot lehel a mult s mi nem tudjuk sokszor, hogy az illat melyik emlékből fakad s a hamuszín esetleg egy valamikor »legszebb« arcot takar.

Andris bakancsa reggel óta ismét be van fűzve, annak jeléül, hogy a két hét eltelt. Egy ponttal több a növekvő vonalban! Csattogó, vidám lépésekkel vonul a század a gömbakácokkal szegélyezett macskaköves úton ki a repülőtérre. Negyven gyomorban, negyven adag tejeskávé lötyögött a lépések ütemére. Asztalos Náci kivétel volt. Csomagot kapott hazulról, akkorát, hogy azon a nyolcadik fiókot felállíthatták volna Náci szülei. Megelégedetten simogatta pocakját, majd utána erélyes mozdulattal oldalbabökte a mellette baktató Andrist.

— Jól kisámfáztam a bendőmet, koma!

— Egészségedre, felelt röviden Andris.

— Ej, de szűkszavú lettél a kóterban. »Lefújva volt«, mert szabad a sorban beszélgetni, öntsd ki ami a szíveden fekszik.

— Nem fekszik azon semmi, — mondta Andris — leültem a két hetet, az ügy a lovagiasság szabályai szerint elintéződött. Katonadolog. Náci böffentett egyet utána, a friss hajnali levegőben keskeny csíkban kolbászszag úszott.

— Vermes Zsuzsika üzent, hallod-e?

Andris szemei kitágultak.

— Ugyan... veled? Mit üzent? Mondd gyorsan, gyerünk-gyerünk.

— Hehe... hehe... egyetlen jóbarátod dicső győzelmének történetét nem akartad meghallgatni ma reggel, úgy-e?

Pintér Miki közbevágott.

— Te vagy az Andris egyetlen barátja? Hát én kutya vagyok?

Náci zavartalanul rávágta.

— Eb vagy és kuss. Elmondhatom vagy nem?

Andris lemondóan intett.

— Mondd már, az Isten áldjon meg — szólt, — de siess.

Mire a mesterséges dombhoz értek, megtudta Andris a kioszkban lezajlott csata részleteit.

Kétszemélyes asztalnál ült Vermes Gábor és Náci. Az asztalt arénaszerűen körberakták székekkel.

A kerthelyiséget zsúfolásig megtöltötte a tüzérség és a repülő fegyvernem ifjabb évjáratai. Jelszó volt: számlát a vesztes fél bajtársai fizetik.

— Eszegettünk-eszegettünk, — mesélte Náci. Arca a viszaemlékezések hatása alatt ragyogott. A tizenegyedik darabnál Vermes Gabi únottan piszkálta a krémet, nagynehezen még benyomta valahogy, utána rámnézett, én is letettem a villát, a közönség zúgolódott, az eldöntetlen eredmény miatt.

Amikor aztán kifizették felesbe a számlát, magamhoz intettem a kiszolgálókisasszonyt.

— Csinos volt, úgy-e, Miki? — szúrta közbe Náci.

— Ühüm — morgott.

Rendben van a számla? — kérdeztem.

— Igen, rendben van — felelte.

— No, akkor hozzon még három darabot nekem, ezt én fizetem.

Andris türelmetlenül közbevágott:

— Ezt is megetted, győztél, éljen, de mit üzent Zsuzsika?

— Várj a sorodra. Az utolsó darabnál tartottam, amikor berontott a kioszkba és a bátyjának elmesélte a te dolgodat. Nem hallott semmit, csak azt látta, hogy nagyon piros vagy és egy szót sem szólsz, gondolta, hogy baj van. Ma este hivatalosak vagyunk hozzájuk. Okvetlenül beszélni akar veled. Jössz?

*

A vörössalakos teniszpályákat hosszútörzsű rózsafák szegélyezik. A csillagos augusztusi estéken a rózsák ontják az illatot, vörös, fehér, sárga virágaik világítanak. A kóbor rózsaillat, a hunyorgó csillagok Zsuzsikát idézik. Meleg szellő susog a gömbakácok között. Ő simogathat így és suttogja egészen közelről: Andris te is mondd — és Andris ismétli: — igen, igen, nagyonnagyon...

Millió tücsök millió apró fűrészt húzogat a tarlószántás barázdái közt, az alkonyatbahajló határ mesgyéin fűszeres levegőben ballagnak az ökrök, *a csöndet néha ostordurrogás szakítja darabokra* — mindez szép... ő a legszebb..

Ökörnyál úszik a levegőben, vékony ködlapok szűrik a napfényt, hajnalban itt-ott egy-egy siető sárguló levél pörög a kiszikkadt földre, a fecskék ünnepi frakkja cikázik, alacsonyan gyüjtik az ennivalót éhes fiaiknak. A légcsavarok

éleire ezernyi apró rovar véres teste tapad — marad a fecskéknek is belőlük reggelire, vacsorára. A kettes kapu rácsain túl az út másik oldalán a kukorica levelei zörögnek, a kukoricatenger fölött egy gólya húz el alacsonyan, piros csőrében szürke vízisikló remeg.

A föld lakói esznek és szerelmesek.

Váci eszik, Andris szerelmes.

A fiatal fecskék már tudnak repülni, búcsúzik a nyár — búcsúznak a fecskék. A negyven önkéntes is tud repülni — búcsúznak ők is, mennek Szegedre — tisztiiskolára.

Csokor virág Zsuzsika kezében... csomagok a poggyásztartón, a szerelmes szavak Andris torkában szorongának.

— Milyen szép virág, — mondja halkan Zsuzsika. Tudja, hogy Andris mást vár tőle, valami melegebbet, de ő sem tud mozdulni, beszélni, csak a szeme csillog, mosolyog.

—...Visszajövök és mindig csak...

—...igen... én is... — suttogja Zsuzsika.

—...akkor hát megyek... — remeg a keze, a szája is, közelebb lép, valahol ajtó csapódik, mindketten felriadnak. Andris tiszteleg, hátra arc, kisiet.

*

Az éremnek két oldala van. Ezt tudja mindenki, anélkül, hogy numizmatikai műveltsége lenne. A fény mögött bujkál az árnyék, ha nincs fekete szín, sohasem ismerhető fel a fehér. Ezt a színvakok se tagadják.

Az érem egyik oldala a hátonrepülés, fejjel lefelé lógni a gépben. A két sajtkerék bámulja a kéklő eget, egy-két percig napfürdőznek, ritkán van rá alkalmuk. Merülőfordulók után orsórepülést végrehajtani, ez is az érem napfényes oldalához tartozik. Alacsonyrepülés Nyiregyháza—Miskolc útvonalon, a dohányföldek, kukoricatáblák fölött a jegenyék és eperfák tetejét súrolva, ez sem utolsó élvezet. A kukoricacsöveket tördelő asszonyok szoknyáit a légcsavarszél felkapja, csinálsz fölöttük egy fordulót, a pöfékelő úthenger mellett álló baboskendőjű menyecske piroscsöves kukoricát dob a gép felé.

Pompás mulatság.

Az érem másik oldalát köd takarja, épp olyan sűrű, sárga, rosszindulatú köd, mint amilyen a szegedi repülőtér L-alakú laktanyáját és iskola-termét borítja be. Köd és zuzmara, néha nyálkás, néha csikorgó hideg és az iskolateremben negyvenhét szempár reménytelenül tekint az ablakok felé. Sohase lesz tavasz. A fény mögött bujkál az árnyék — nyáron! Az árnyék mögött bujkál a fény — télen. Az utolsó padban ülnek ők hárman: Asztalos Náci, Kocogh Andris és Pintér Miki.

A katedra mögött áll Balassa főhadnagy, a falnak támasztva fekete tábla, azon fehér krétavonalak. Az ablakon betekintő verebek abrakadabrának, vagy hieroglifáknak nézik a táblán sűrűsödő vonalakat, a padokban ülők nagyrésze repülőgéptan-nak nevezi ugyanazt. Egy két kivétel, köztük Asztalos Náci a verebek pártján van — az ördög se ismeri ki magát az ilyen hieroglifák között — mérgelődik. Két keze az asztal alatt motoszkál, cigarettát pödör, mindjárt vége az órának, arca feszült figyelemmel mered a tábla felé, gondolatai azonban megoszlanak a készülő cigaretta és egy távolban ezüst tálcán lebegő paprikáscsirke között. Lelkében nagy harc dúl, uborkasalátát vagy fejessalátát rakasson-e a csirke mellé?

Hamlet-i töprengését a katedra felől mély basszus vágja ketté:

— Asztalos!

Náci feláll, kezéből kiesik a félig kész cigaretta, a paprikáscsirke életrekap és vakrepüléssel eltűnik a ködben.

— Jöjjön ki — dörgi Balassa főhadnagy — és mondja el, mit tud a szárnyakon fellépő erőkről. Ne feledkezzen meg a torlónyomásról sem!

Asztalos megindul: — végem van — suttogja Andrisék felé, azok részvétteljes pillantásokkal búcsúztatják Nácit.

Látják rajta azt, hogy a torlónyomás a fejében van, de nem az eszében.

Paprikáscsirke és uborkasaláta helyett itt a spenót és csukamájolaj. Ez az érem másik oldala, az árnyék, amely a fényt nyomon követi. Két perc mulva remegnek az ablakok a katedra felől érkező hanghullámok hatására. Balassa néhány kedves és közvetlen mondattal felvilágosítja Asztalost, hogy pályatévesztett ember, akinek a cipőfelsőrésziparban a helye és nem a repülők között, mert ha a torlónyomást nem ismeri, hogy akar egy rendes, élesen bedöntött fordulót csinálni.

— Menthetetlenül megcsúszik a gép! Megértette?! — harsogta Balassa.

Asztalos bűnbánó arccal állt a tábla előtt. Középkori szentek képein láthatók hasonló jámbor vonások.

— Mit kezdjek magával? — kérdezte Balassa, Nácira nézve. — Lemondóan intett. Menjen a helyére! Jöjjön ki Kocogh!

Andris felpattant a székből és pár pillanat mulva megmentette az utolsó pad becsületét a torlónyomásról tartott előadásával.

A jól vagy kevésbbé jól sikerült feleletek a mindig kiválóan végrehajtott díszmenetek és puskafogások és a keményre tömött szalmazsákokon átaludt téli éjszakák egyetemben egyre inkább kikovácsolták, igazi magyar katonákká edzették Andrist, Nácit és bajtársait.

A nagy Alföldön végignyargaló szelek szabadságról, szabad hazáról daloltak, a tisztek erről meséltek és mesélve tanítottak. A repülőgéptan- és bombaismeretórákat nyomonkövette a világháború repülőhőstetteinek idézése. A kemény napok boldog órákat nyujtottak és megjött a tavasz és azon a napon, amikor a fakerítés tövében egy öreg Heinkel farka mellett a napsütésben az első sütkérező gyikot pillantotta meg Pintér Miki, sorakozót rendelt el az iskolaparancsnok: Márton százados.

Egy sorakozó a katona életében apróságnak tűnik, épúgy, mint egy hajfürt Zsuzsika homlokán vagy egy cigaretta a sok ezer közül, amelyek évek alatt füstté váltak.

Ez a sorakozó azonban más volt.

A katonaéletben a sorakozót legtöbbször parancs követi.

Tedd ezt, tedd azt, negyedóra menetelés, esetleg istentiszteletre elvonulás. Mindegy. Nincs pletyka és vita, a parancs jó, mert jónak kell lennie és a végrehajtás szintén jó, mert hiányoznak a vénasszonyok és a kávéházi konrádok ahhoz, hogy a parancs végrehajtásának módozatait megtárgyalják, bírálják, elszirupositsák.

A római cohorsok csillogó vértű négyszögei, Wallenstein szürke germánjai, a középkori magyar bársonyzekés bandériumok: Mátyás fekete seregének élén ilyen századosok állhattak, mint Szegeden a parancsnoki épület előtt, Márton százados. A papok rendje, a fehér lélek hadserege, a kiváló papokat szentté avatják. A katonák az anyag, a test, a vörös csikorgóélet hadosztályait alkotják. A kiváló katonákat is nemzetközi fémjelzéssel kéne ellátni. A katonai glóriából Márton százados is jutna egy aranykarika.

Márton százados egyelőre glória nélkül mosolyogva nézett végig »fiain«.

— Még ma döntenetek kell arról, — szólt — hogy a tisztiiskola befejezése után, amely a hét végére várható... — negyvenhét hangtalan éljen született a feszült rendben... — hogy a repülőfegyvernem melyik ágában kívántok tovább szolgálni. Bombázó, vadász, felderítő századokhoz kérhettek beosztást. Holnap reggel a kihallgatásnál jelentést kérek — fordult Balassa felé Márton. Ismét visszafordult a sor felé.

— Ma délután szolgálatmentesség. Végeztem.

Feszes tisztelgés, hátraarc, kilépés, utána pongyola hangzsivaj következett.

Andris felderítő lett.

*

— Hallod-é, János?

— Mi kő?

— Ugorgy a tankautóhoz. Küdd errébb. Hadd szíjjon szegén állat egy kis italt.

Ez a pár szó az első távolfelderítő század hangárja előtt hangzott el egy júniusvégi délelőttön. A szegény állat egy jókora egyfedelű, csillagmotoros repülőgép volt. Két mákszínruhájú, mokányképű szerelőújonc »közvetítette« így parancsot.

A »szegén állat« fejéhez állt a tankautó, a hosszabbik ragyavert arcú mákszínruhás macskamód felmászott a gép tetejére a motor mögé és kicsavarta a főcsapot. A másik a gépkocsivezető segítségével szürke tömlőt nyujtott fel, egyik végét a tankautóra, másikat a gép főcsapjára csavarták. A gépkocsivezető kattintott egy billentyűn, rákapcsolta a motort és a nyomás tolta a benzint a szárnyakba épített tankokba. A csap fölött kis táblán jelezte egy mutató, hogy mennyi benzin hagyta el a kocsit. A gépkocsivezető ezt a mutatót figyelte, a mákszínruhás a ragyavert arcúval beszélgetett.

— Hallod-é, János?

Az ránézett.

— Mégkaptad az aratási szabadságot?

— No, persze...,

— Oszt, hunn aratsz?

— Én bíz, sehol...

Amaz rámered, nem érti a dolgot.

— Masinázok, — szólt le föntről a ragyavert — nida', ott gyün Kocogh zászlós úr, — folytatta gyorsabb szóval — fönek tart, ehun van ni, mögvagyunk, mán csak a kapszlit tekerem rá.

Rátekerte és három pillanat mulva a két mákszínruhás szerelő együtt tisztelegve fogadta a lassan közeledő, szemüvegén babráló Kocoghot.

— No, János, — szólt az tréfásan — mögvagyunk?

— Igenis, zászlós úr.

— Jó! Negyedóra mulva indítsd meg a motort, járassátok, aztán majd jövünk... hozok egy olyan utast, amilyent még nem láttatok hadigépen...

— Csak nem jányt?... zászlós úr...

Andris elé Zsuzsika képe suhant, ahogy tegnap látta mosolygós barna szemeit, gödrös ajkát, ahogy suttogta, — nehogy késsen egy percet is holnap, Bandi, megértette? Igen... igen, pont félhatkor... Zsuzsika alakja eltűnt, Já-

nos ragyavert kíváncsi arca meredt Andrisra. Végletek ha találkoznak...

— Nem, dehogy viszek lányt, — mondta — egy ötödikes gimnázista fiút... az iskola két legjobban tanuló diákját a század megrepülteti, ez a jutalmuk. A te szabadságod mikor kezdődik, János?

— Zászlós úr alázatosan jelentem, tizenkettőkor.

— Örülsz a szabadságnak?

— Igen, csak az a bánatom, hogy ma reggel kaptam csomagot az ángyikámtul, amikor már úgyis hazamék...

Andris nevetett.

— Sose legyen nagyobb bánatod, — mondta — csinálják amit mondtam, mindjárt itt leszünk.

A ragyavert a másikhoz fordult.

— Ergye az elemózsiás kosárér, fertályóra szabadunk van, beülünk addig ide, — bütykös ujjával a gép felé bökött — megehűltem.

— Akkurátos ember a zászlós úr — mondta a másik.

— Ugorgy, ha enni akarsz és ne tőcsd az időt mismás beszéddel!

A mákszínruhájú szaladt a kosárért. Andris ezalatt a parancsnoki épület elé ért. Az épület előtt kis csapat állt. Andris parancsnoka négy feketébe öltözött »civil« úr és két surbankó diák, meg három-négy tiszt álltak a piros salakos úton.

A tisztek élénken magyarázták és kezükkel a kerítésen túl álló gépekre mutogattak. Andris tisztelgett, a parancsnok hangos szóval bemutatta az uraknak, sorbakezelt, az első pocakos úr a főgimnázium igazgatója volt, két mellette álló, a diákok apja. Utoljára egy szőke borzashajú fiúhoz ért Andris.

— Kálmán László vagyok — mondta a fiú Andrisra nézve. Érdeklődő, nyílt tekintettel nézett fel a bőrruhába öltözött Kocoghra. Egyik térdén piros horzsolások nyomai virítottak a rövidnadrág alatt.

Keménykötésű fickónak látszik, vélte Andris.

— Én meg Kocogh Andris vagyok, — mondta — szervusz. Kezét nyujtotta.

— Szervusz — csapott bele a fiú.

(Folytatjuk.)

Az orosz időszolgálat ezévi tervei

Oroszországban a légkörtani működés területén az utóbbi években nagy léptekkel indult meg a fejlődés és szervezés. Tetemes állami anyagi támogatás birtokában a szellemi erők levegőhöz jutottak és mind több jelét látjuk annak, hogy a hatalmas kiterjedésű ország be szeretné hozni a forradalmi évek veszteségeit.

Az egyik orosz repülésügyi folyóirat idei első számában Fedorow E. beszámolt azokról a tervekről, amelyeket a légkörtani alkalmazás területén a folyó évben akartak megvalósítani. Fedorow az orosz légkörtani és vízrajzi intézet igazgatója. Tevékenysége igen elismert, mert megkapta a szovjetunió hőseinek rendjelét is.

A programm szerint 1941-ben befejezték volna a légkörtani észlelő és jelentőállomások szervezését az egész ország területén, beleértve a Balti Államokat, Besszarábiát és az újonnan odakerült nyugati ukrán területeket is. Első lett volna a világon ez a hálózat abban a tekintetben, hogy az állomások sűrűsége, eloszlása, az illető vidékek éghajlati és időjárási viszonyaihoz a legjobban alkalmazkodott volna.

Ebben az évben szándékoztak nagy mértékben kipróbálni a gyakorlatban egy új időelőrejelzési módszert, amelyet nem régen Kibel tanár ajánlott, aki a központi geofizikai obszervatórium munkatársa. Kibel lehetőséget talált a várható időjárás kiszámítására, amit külföldön már annyiszor kísérelték meg eredménytelenül.

A helyes, hibátlan időprognózis jelentősége nemzetgazdasági és honvédelmi szempontból igen nagy — mondja Fedorow — és tudósaink minden erejüket megfeszítették, hogy véglegesen megoldják ezt a feladatot. Kibel tanár nemcsak az elvet találta meg, hanem egy másik tudóssal, Judin elvtárssal segédeszközöket szerkesztett és monogrammokat dolgozott ki a gyakorlat számára a feladat gyors megoldása érdekében. A várható időjárás kiszámításához alig szükséges több idő, mint amennyit az áttekintő időjárási térkép elemzésére fordítottunk eddig az áttekintő (synoptikus) időjárástani módszer szerint.

A leningradi intézet ebben az évben érdekes eszközzel kezdett volna dolgozni. Ez az »eszköz« egy hatalmas kamra, amely két emelet magas. A belsejében különböző nyomást, hőmérsékletet, nedvességet lehet létrehozni, amilyen viszonyok a szabad légkörben esetleg nagyobb magasságban fordulnak elő. Ebben a kamrában valóságos felhőket, ködöt, csapadékot lehet előállítani. A felhőképződés vagy feloszlás körülményeit érzékeny műszerekkel mérik. Hasonló nagyságú kamra ilyen természetű légköri jelenségek ekkora méretű megfigyelésére még sehol a világon nincsen.

Az orosz időszolgálat részére nagyon fontosak az olyan önműködő műszerek, amelyek időjárási megfigyeléseket tudnak végezni emberi segítség nélkül. Remélték, hogy bevezethetik a gyakorlatba a Tudományos Akadémia és az Északi Tengeri Utak Sarki Intézetének a készítményét, az első teljesen önműködő rádió-meteorológiai állomásokat. Ezeket fel lehet majd állítani hegycsúcsokon, őserdőben, lakatlan sarktengeri szigeteken. Ha egyszer megindítják őket, hoszszú ideig fogják jelenteni napjában többször, rádió segélyével a hőmérsékletet, légnyomást, szelet és az időjárás egyéb elemeit.

Gyakran kérdezik tőlünk, — írja Fedorow — hogy fogunk-e tudni valamikor teljesen biztos prognózist adni, meg, hogy irányítani fogjuk-e tudni az időjárást.

Az első kérdésre igennel lehet felelni. Akkor, ha az időjárástan tiszta fizikai tudomány lesz. Ezen a vonalon az orosz tudósok elöljárnak.

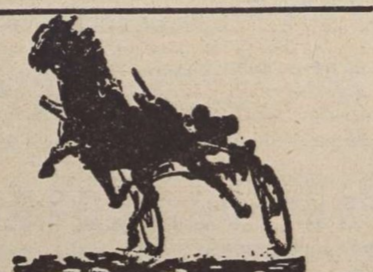
A második kérdés úgy fogalmazható, hogy időt csinálni az alkalmazandó rettenetes energiák miatt nem tudunk és ahol sikerülne is, a befektetendő eszközök nem állnak arányban az eredménnyel.

Ellenben az, hogy a magától fejlődő időjárást, — persze kisebb területre — fejlődésének bizonyos válságos pillanataiban befolyásoljuk, hogy a fejlődés további menete a nekünk kedvezőbb irányban történjék, tehát, hogy bizonyos irányba »lökjük« az időjárást, — nem látszik lehetetlennek. Bár az ezirányú kutatás csak kezdet-kezdetén van, kétségtelen, hogy az évek során itt-ott sikerre fog vezetni.

Addig is — fejezi be Fedorow az ismertetést — a meteorológia megbízható segítője marad a híres sztalini aviatikának úgy a békebeli munkában, mint a haza védelmében.

Bár a fölényes minőségi német légihaderővel vívott hatalmas csaták lélegzetelállító ütemében az orosz időszolgálat nem igen juthatott szóhoz, látnivaló, hogy munkájának előirányzata széles, nagyvonalú volt. Remélhetőleg az újabb, európaibb társadalmi forma, amelyben Oroszország be fog rendezkedni, módot ad arra, hogy a programm megvalósításának érdekében az eddiginél hathatósabb módon dolgozhassanak.

Hille Alfréd.





Ember Sándor dr. az Aero Szövetség elnöke

A Magyar Aero Szövetség június 28-án tartotta évzáró közgyűlését, amelyen a budapesti és vidéki motoros és motornélküli repülőegyesületek kiküldötteik útján majdnem teljes számban résztvettek.

Dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő elnöki megnyitójában mindenekelőtt hódolattal és hálával emlékezett meg a *Kormányzó úrról* és országlásának több mint két évtizedéről és az általa új életre hívott magyar honvédségről, mely a legfőbb Hadúr parancsára megindult, hogy a magyarságnak sorsdöntő harcát a bolsevizmus ellen megvívja.

Az elnök azután kegyeletes szavakkal emlékezett a *repülés hősi halottairól*, a légi erőknek, a motoros és vitorlázó repülőegyesületeknek tagjairól, akik repülőhalált haltak. Megemlékezett *Bresztovszky Béla* műegyetemi tanárnak, a Szövetség egykori alelnökének haláláról, aki a műegyetemi ifjúság repülőmunkájának mestere és irányítója volt.

Ezután elnök ismertette a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* létesítése és a *Magyar Aero Szövetség* 1938-ban történt újjászervezése óta a Szövetség és tagegyesületei által végzett munkát, amely lehetővé tette, hogy a magyar ifjúságnak nagy tömegei rendszeres és *honvédelmi szempontból is* nagy jelentőséggel bíró repülőkiképzésben részesíttessenek. A Szövetség hatalmas szervezetet épített ki és megalapozta a további fejlődésnek lehetőségeit.

Elnök kiemelte vitéz nagybányai *Horthy Istvánnak*, a Szövetség eddigi elnökének, úgyis mint a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* elnökének nagy érdemeit a végzett munkában. Javaslatára a Szövetség vitéz nagybányai *Horthy Istvánt*, a Magyar Aero Szövetség örökös díszelnökévé választotta.

Elnök meleg szavakkal emlékezett meg vitéz *Laborczfy Rezső* repülőezredesnek, a Szövetség eddigi társelnökének, a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* elnökhelyettesének nagy érdemeiről úgy a szervezés, mint a gyakorlati kiképzés feladatainak végrehajtásánál. Javaslatára a közgyűlés vitéz *Laborczfy Rezsőt* a Szövetség tiszteletbeli tagjává választotta.

Elnök a Szövetség munkáját irányító elveket a következőkben foglalta össze:

minél több *magyar ifjút repülőnek kiképezni;*

minél eredményesebben biztosítani, hogy a *legkiválóbbak, a legalkalmasabbak* kerüljenek repülőkiképzésre;

a legjobb kiképzést nyujtani és ezért az elméleti képzést már az iskolában és a modellezés útján kezdeni, elméleti és gyakorlati képzést a vitorlázó repülésen keresztül serdülő korban a legalkalmasabbaknak rendszeresen nyujtani, végül a motoros kiképzéssel és állandó gyakorlatban tartással a *honvédelmi, a forgalmi, a sport és a tudományos kísérleti repülés* feladatainak végrehajtására hatalmas repülőgárdát nevelni és továbbképezni;

a repülőgéptervezést és repülőgépépítést előmozdítani;

a műszaki szolgálatot a *legtökéletesebbre emelni.*

Elnök kiemelte a magyar fiatalság kiváló képességeit, rátermettségét, amellyel a legnehezebb repülőfeladatokat is aránylag rövid oktatás után teljesíteni képesek. Különösen dícséretet érdemel az a körülmény, hogy a kiképzőkereteknél a lelkes oktatógárda szigorú fegyelmi eszközök nélkül mintaszerű fegyelmet tudott elérni.

Az elnök megnyitója után *Kara Jenő* ügyvezető alelnök a Szövetség gazdasági osztályának, *Czirmay Zoltán* főfelügyelő a motoros osztálynak, *Szilas Tibor* és dr. *Kertész László* felügyelők a vitorlázó osztálynak, *Jancsó Endre* felügyelő a műszaki osztálynak jelentését terjesztették elő az eddigi munkáról. Ismertették a jövő munkaprogrammját is.

A Szövetség az előadott jelentéseket egyhangúlag elfogadta és a *tisztikarnak a felmentvényt megadta*, az osztályokat vezető alelnököknek és felügyelőknek munkájukért köszönetet szavazott.

Azután áttértek az új tisztikar megválasztására.

Az elnöki tanács tagjaivá megválasztották: Antal Géza, Antal Lajos, vitéz Bogyay Kamill, dr. Buzay Árpád, vitéz Grosschmid István, dr. Hille Alfréd, Kara Jenő, Kováts Sándor, Kőszegi Gyula, Madaras Aurél, Majoros János, bethlenfalvi Pál Andor, Philipp József, Pattantyus Ábrahám Géza, dr. Szilágyi András, Tasnádi László, Ulbrich Hugó, Ujváry László, Vadas László, Varga László, dr. gróf Zichy Nándor.

Ulbrich Hugó, a Cserkészrepülők vezetője, a Szövetség elnöki tanácsának tagja előterjesztette, hogy a kiküldött jelölőbizottság a Szövetség elnöki tisztségére egyhangúlag dr. *Ember* Sándort, a Szöveség eddigi társelnökét jelölte. A Szövetség dr. *Ember* Sándort közfelkiáltással, egyhangúlag a Szövetség elnökévé megválasztotta.

A jelölőbizottság javaslatára megválasztották a Szövetség elnöki tanácsának, a motorosrepülő-, a motornélküli repülő-, a műszaki-, gazdasági-, fegyelmi- és számvizsgáló-bizottságának tagjait.

A közgyűlés felhatalmazta az új elnöki tanácsot, hogy a társelnöki tisztségeket 3 hónapon belül töltse be és a közgyűlés által választott bizottságokat a szükséghez képest egészítse ki.

A közgyűlés után bajtársi ebéd volt, amelyen a közgyűlés részvevőin kívül megjelent a repülés lelkes barátja és támogatója, vitéz *Bonczos* Miklós államtitkár is.



Adományok az Alapra

A! Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1941 június havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.

Körjegyzőség Borsfa 200.— P, Pauer Lajos Bp. 200.— P, Közs. Elöljáróság Csabacsüd 1231.— P, Szondy György Bp. 1.— P, Csizmás Mihály Szolnok 22.34 P, Ernuszt Kelemen-utcai közs. elemi iskola Szombathely 11.80 P, »Hangya« term., ért. és fogy. szöv. közp. Bp, 50.— P, Pécs város 2500.— P, Csorvás község 656.— P. vitéz Halász Ferenc Vál 18.30 P. Tódor Júlia Almaszeg 20.— P, »Fortuna« mozgószínház Péterréve 352.40 P, Nyilaskeresztes Párt tápéi szerve Tápé 23.84 P, Jászóvári Premontrei Kanonokrend Szt. István Gimnáziuma Budafok 29.— P, Rákoszentmihályi Nagykaszinó tagjai 50.— P, Szany község 50.— P, Együd János Bp. 100.— P, Nagybátony község 235.— Prügy község 50.— P, »Váci Hírlap« gyüjtése 10.— P, Miskolc város 1000.— P, Csetény község 30.— P, »Hangya« vidéki szövetkezeteinek adománya 1020.— P, özv. Morát Imréné Deszk 3.— P, Taktakanéz község 30.— P, Nagysalló község 100.— P, Télessy Dalma Bp. 20.— P, Weiss Manfréd acél- és fémművei Bp. 2854.44 —, Hölvény község 10.— P, Rábaszentandrás község 10.— P, Bő község 20.— P, Kissalló község 10.— P, Staudt Jánosné Szakadát 10.— P, Gulyás Gusztáv Bp. 5.— P, Nihsim József Bp. 10.— P, Erdős és Gerhardt cég Nagyvárad 10.— P, Pinczelt János Pécs 2.— P, Textilművek Rt. Sepsiszentgyörgy, Sport és Levente Egyesülete 330.— P, Szoboslai Ferenc Ercsi 19.30 P, Gyuláról küldött adományok 4287.— P.

Dr. Vándor Ferenc m. kir. főorvos:

Az ejtőernyősök sportja



A háború eseményei az ejtőernyős csapatokat az érdeklődés központjába állították. Norvégiai, belgiumi, görögországi, krétai ejtőernyős sikerek nagy lelkesedést váltottak ki.

A német sikerek kulcsa az alapos anyagi és kiképzési előkészítés. Amíg az ejtőernyős csapatok az alkalmazásig eljutottak, a vezetésnek rendkívül sok technikai és kiképzési nehézséggel kellett megküzdenie.

Nagyobb szempontokat nem érintve, az ejtőernyős katonának a hadrafoghatóságig

1. ejtőernyő ugró,
2. ejtőernyős harci kiképzésen kell átesnie.

Az ugró kiképzésnek egy része a földön, másik része ernyővel ugrással bonyolódik le. A földi kiképzés súlya a sport által történő előképzésen van. Ez nem áll meg az újonckiképzésnél, hanem a szolgálat teljes ideje alatt tart, mert az ejtőernyőugrás előfeltétele az alapos sportelőképzés, az ugró erőnlétének és biztonságának alapköve az állandó és észszerű sport, önbizalmának és használhatóságának kulcsa a kiegyensúlyozott szellemi élet mellett a ruganyos, edzett test.

Az ugró kiképzés egyik részével, az ejtőernyősök sportjával kívánok foglalkozni. Elsősorban nem a már kiképzett ejtőernyősöknek szólok, hanem azoknak, kiket az ejtőernyős kiképzés közelebbről érdekel, de arról csak a mesék világába illő kósza hírekből alkothattak fogalmat maguknak. Célom, hogy ezen dolgozaton át is megtudják, hogy az ejtőernyősség nem kalandos katonai életet, hanem rendszeres, komoly katonai munkát jelent.

Az ejtőernyős szolgálat különleges testi és lelki követelmények elé állítja az egyént. Ejtőernyősnek nemcsak edzettnek kell lennie, hanem szervezetének olyan irányokban is fokozottabb ellenállást, munkabírást kell felmutatnia, melyek más fegyvernemeknél talán csak csökkent mértékben, vagy egyáltalában nem szerepelnek.

Valamennyi fegyvernem közül a legnagyobb testi teljesítményt a gyalogság végzi, mely hosszú, fárasztó menet után, sokszor kevés pihenővel vívja meg harcát. Feladata megoldását kis részletekben mindig már békében begyakorolt minták szerint hajtja végre.

Az ejtőernyős katona alkalmazásának színhelyéig repülőgépen jut el. A repülőgép indulásától az alkalmazás helyéig tartó repülési idő minden ember szervezetét erősen igénybe veszi. Ehhez járul a már békében is szerepet játszó ugrással kapcsolatos testi kimerülés, melynek nagysága gyakorló ugrásokkal csökkenthető ugyan, de a vizsgálatok eredménye szerint teljesen ki nem küszöbölhető, még gyakorlott ugrónál sem. (Magas érlökésszám, magas vérnyomás, izzadás, gyengeség.)

Az alkalmazás helyén előre nemlátott részletfeladatok, magárahagyatottság, állandó ellenséges támadás, más fegyvernemekkel össze sem hasonlítható ellenállóképességet követelnek.

A követelményeket szem előtt tartva, feladatunk azon módokat keresni, melyekkel az edzés legalkalmasabban hajtható végre.

A sport és szervezet egymásra hatását részletezni szükségtelen. Mindenki tisztában van azzal, hogy az erősen működő izomzat túlteng, a tétlen sorvad (sportember — hivatalnok); állandóan használt végtag csontrendszerének mésztartalma növekszik, működésből kiesett végtag csontjaiban a mésztartalom megfogy; edzésben lévő, a sportot huzamosabb ideig bírja, gyakorlatlan, hamar fárad.

Nem mindenki gondolt azonban arra, hogy a különböző sportok legutóbbi időben állandóan javuló eredményeit a *céltudatos edzésnek* köszönhetjük.

Ejtőernyőugrás az ugró szervezetét az ugrás különböző mozzanatai szerint más és más testtájon veszi erősebben igénybe. Ernyőnyíláskor az ugró a háternyő súlya miatt rendszerint fejjel lefelé irányuló tartásban van. Amikor az ernyő selyemkupolája kirobban, a hevederek közvetítésével a váll, mint tengely körül, egyenes testhelyzetbe kerül. A rántás teljes erővel a vállakon érvényesül, ugyanekkor a fej, ha a nyakizmok nincsenek megfeszítve, tehetetlenségénél fogva nagy erővel előre vagy hátra csuklik. A has és gerincizmok ernyőnyíláskor és földetéréskor vannak erősen igénybevéve. Földetéréskor az első végtag, legelsősorban pedig a bokaízületre érvényesülnek nagy erőhatások. Az alsó végtag egyik izomcsoportjának, a combközelítő izmoknak a combközelítésen kívül még ernyőnyíláskor is nagy szerepük van, mert a hevederek rántása a végtagokat széttárni igyekszik, amit azonban az ugrónak mindenképen le kell győzni, mert széttárt végtagok közé az ernyő igen könnyen beakad és teljesen kinyílni nem tud.

Ezeknek a tapasztalatoknak teljesen megfelelnek az ugrással kapcsolatos sérülésekről szerzett megfigyelések.

Különösen szabadesés utáni ernyőnyitásoknál mindkét vállon, a hevedereknek megfelelően bőrvérzések keletkeznek a mell és hátizmok napokig tartó fájdalmával.

Ugrások utáni napon, különösen, ha az ugrás bukósisakban történt, tehát a fej tehetetlenségi nyomatéka a súlynövekedéssel együtt nőtt, izomláz keletkezhet a tarkóizmokban és fejbiccentő izomban.

Az olykor bekövetkező sérülések 65.6%-a az alsó végtagra esik. Ebből 48.6%-ot a boka körüli károsodások alkotnak.

Ugrás utáni általános izomláz és sérülések lehetősége annál nagyobb, minél kisebb volt az ugrás előtti rendszeres előkészítés.

Az edzésnek fősúllyal az alsó végtag ellenállóbbátételére kell irányulnia oly módon, hogy főleg a bokaízületet és környező mozgásszerveket erősítsük. Közvetett fontosságú a gerinc és hasizmok gyakorlása. A nyak és vállkörüli izmok edzése a nyitáskor felmerülő kellemetlenségek megelőzését célozza.

Edzés végrehajtására rendelkezésre áll:

1. szabadgyakorlatok végzése („csuklógyakorlatok«)
2. különleges előgyakorlatok, mint
   a) mélybeugrás,
   b) földetérés gyakorlása ejtőszerkezeten,
3. egyéb sportok.

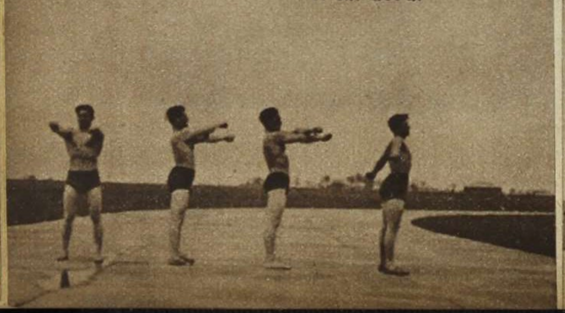
Szabadgyakorlatokhoz segédeszközökre szükség nincs. Mindenki, bárhol végrehajthatja. Honvédségnél mint reggeli »csuklógyakorlat« van rendszeresítve.

Csuklógyakorlatok végzésénél általában két irány uralkodik. Egyik nehéz gyakorlatok útján a gyakorlandó teljes kifárasztásával igyekszik nyers izomerőnövekedést elérni, a másik inkább a ritmikus, szabad mozgásokra fekteti a fősúlyt. Az első rendszer teljesen elvetendő, mert mozgékonyságnélküli, durva izmokat fejleszt, a másik rendszer munkájába már az ízületeket jobban bevonja, ejtőernyős szempontból azonban eredményei túl lassúak.

Ejtőernyős csuklógyakorlatoknak oly összeállításúaknak kell lenniök, hogy a gyakorlónak a csukló végén kimerülést érezni nem szabad és csak a kellemes elfáradás határáig menjünk el.

Az izületek az őket alkotó csontokkal, szalagokkal, a mozgató izmokkal és azok inaival együtt a kinetikus, mozgásszervi láncot adják. Ha a láncnak valamelyik tagját erősíteni akarjuk, legkönnyebben érünk célt, ha nemcsak az egyik tagot terheljük meg a többi rovására, hanem az egészet együtt működtetjük. Helytelen tehát az egyes izomcsoportok kizárólagos igénybevételét kitűzni célul, hanem gyakorlatainkat úgy állítsuk össze, hogy a gyakorlatcsoporton belül a kívánt izomcsoportok működése előtérben álljon, de ne legyen egyoldalú.

1. sz. ábra.



2. sz. ábra.



3. sz. ábra.

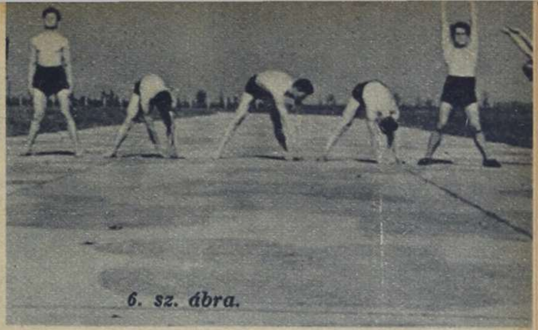




4. sz. ábra.



5. sz. ábra.



6. sz. ábra.

Csuklógyakorlatot tartani mindenki tud. Jó csuklógyakorlatot kevesen tudnak vezetni. Fokozottabban áll ez akkor, ha a gyakorlatot bizonyos cél szem előtt tartásával kell végezni.

Az alábbi táblázatban felsorolom azokat a gyakorlatokat, melyeknek az állandó ejtőernyős edzésben szerepelniök kell. A táblázat baloldalán az edzési cél szerint csoportosítottam a gyakorlatokat, jobboldalán a különlegesen igénybevett izomcsoportokat tüntettem fel.

Fejkörzés
Fejvetés
Karkeresztezés (1. ábra)
Könyökvágás és körzés (2. ábra)
Malomkörzés
Fekvőtámasz
Vízszintes kaszálás (3. ábra)
Törzsdöntés oldalra, ingamozgással (4. ábra)
Törzskörzés
Törzshajlítgatás ingással (5. ábra)
Törzshajlítás nyújtott karokka (6. ábra)
Mély kaszálás
Légzésgyakorlat testsimítással
Helybenfutás (7. ábra)
Szökdécselés lassú karkörzéssel
Szökdécselés felugrással (8. ábra)
Lábkörzés
Láblendítés előre és hátra
Térdringás (9. ábra)
Térdkörzés (10. ábra)
Mély térdhajlítás
Szökdécselés, mély térdhajlításban (11. ábra)
Medveállás, sarokemelés (12. ábra)
Lazítás (13. ábra)

A felsorolásban olyan gyakorlatok is szerepelnek, melyek általánosan nem ismertek, ezeket röviden leírom.

Könyökvágás. Terpeszállás. Karok könyékben behajlított helyzetben, vállmagasságban, vízszintesen. Nyújtott ujjak középvonalban találkoznak,

Menetütemben, vízszintes síkban erélyes könyökütések hátrafelé. Könyök teljesen behajlított helyzetben marad (2. ábra).

Könyökkörzés. Terpeszállás. Kiindulási helyzet: felkar nyilirányú síkban majdnem vízszintesig felemelve, könyök félig behajlítva, alkar függőlegesen áll (2. ábra).

Mindkét könyökkel hátrafelé erőteljes mozgással köröket írunk le úgy, hogy a könyök először a test mellett haladjon el, majd hátraérve teljesen távolított tartáson át jusson el a kiindulási helyzetbe. Lényeges a könyök teljes hátraszorítása.

Vízszintes kaszálás. Terpeszállás. Egyenes törzszsel a karokat vízszintes síkban egyik oldalról a másikra vetjük. Hátul lévő kar nyújtott, elől lévő könyökben behajlik. Teljes és erőltetett törzsfordítás a nyújtott kar oldalára (3. ábra).

Törzsdöntés oldalra ingamozgással. Terpeszállás. Karok könyékben behajlítva. Egyik kar a fej felett, másik a törzs mögött. A hátullévő kar oldalára törzshajlítás, melyet az ingaszerűen mozgatott karokkal teszünk mind tökéletesebbé. Törzs a homlokirányú síkban mozog. Előre vagy hátrahajlást kerüljük (4. ábra).

Törzshajlítgatás ingással. A törzshajlítást elől az összefont karok, hátul a csipőretett kezek segítik fokozatosan mélyebbé tenni. Térdek feszített helyzetben (5. ábra).

Törzshajlítgatás nyújtott karokkal. Terpeszállás. Ütemek:

1. Föld érintése a bal láb előtt a belső oldalon.
2. Ugyanez a bal láb előtt a külső oldalon.
3. Az első ütem ismétlése.
4. Hirtelen mozgással karok felsőtartásba, homorítás hátra.
5., 6., 7. Ugyanaz, mint 1., 2., 3., csakhogy a jobb láb előtt.
8. Ugyanaz, mint a negyedik ütem (6. ábra).

Légzésgyakorlat testsimítással. Zárt lábfejek. Előrehajlás és a lábfej ujjakkal érintése után mindkét kart, szorosan a test mellett végigsimítva, lassú mozgással felsőtartásba visszük (belégzés!). Hátra irányuló karkörzéssel erőteljes kilégzést végzünk. Kilégzés végén igyekezzünk a vállakat előre és befelé közelíteni.

Szökdécselés felugrással. Zárt lábfej, karok test mellett. Mindkét lábbal egyszerre, rugalmas testtel, függőleges irányban, egyhelyben szökdécselés, minden negyedik ütemre magasbaugrás, karok felsőtartásba, homorítás hátra (8. ábra).

Térdkörzés. Zárt lábfej. Csipőre! Zárt térddel köröket írunk le úgy, hogy a talp földreszorítva maradjon és a két alsó végtag egymásmellett legyen (10. ábra).

Térdringás. Zárt lábfej. Karok mellsőtartásba. Egymás mellé zárt alsóvégtag mellett térdhajlítás, lent kis emelkedésekkel rugózás. Ugyanez folytatólagosan ismétlendő kisebb térdhajlításban is. Talp mindvégig földön marad (9. ábra).

Medveállás, sarokemelés. Zárt lábfej. Csipőre. Minkét sarkot, amennyire lehetséges, kifelé szorítjuk. Ebben a lábfejtartásban sarokemeléssel lábujjraállás. (Talpboltozat erősítő gyakorlat!) (12. ábra).

Lazítás. Váltott lábon laza szökdécselés. A test minden izmát és izületét lazán mozgatjuk (13. ábra).

Ejtőernyős kiképzési szempontokat előtérbe helyezve, csuklógyakorlatot a következőképpen folytatunk le:

1. A kiképzésnek első napjaiban az újoncok már annyira megismerik a reggeli »csukló« gyakorlatait, hogy a gyakorlat lényegét magábanfoglaló, de részletekbe nem bocsátkozó vezényszó után azonnal tudják a gyakorlatot.

2. A gyakorlatot vezető tiszt középen áll, legénység kört alkotva, lehetőleg nem mélységbe tagozva, arccal a vezénylő felé fordulva helyezkedik el. A többi tiszt és altisztek a legénység felé fordulva gyakorolnak és ellenőrzik, hogy a legénység minden tagja helyesen végezze a gyakorlatot.

3. A vezénylő tiszt személyes példaadásával szabályozza az ütemet.

4. Egyes gyakorlatok végén a gyakorlatvezető az »állj«-t mindig vezényli, egyébként csukló alatt beszéd, vagy részvezényszók nincsenek.

5. Ügyelnünk kell arra, hogy a gyakorlatok változatosak legyenek, vagyis a különböző izomcsoportokat foglalkoztató feladatok váltsák egymást. Ezáltal elkerüljük a fáradást és egyoldalúságot.

Sorrend általánosságban a következő:

a) könnyű lábgyakorlatok (bemelegítés),
b) kargyakorlatok,
c) nehezebb lábgyakorlatok,
d) törzsgyakorlatok,
e) lábgyakorlatok (levezetés).

Nehezebb gyakorlatok után könnyebb, vagy levezető gyakorlat következzék, esetleg légzés is.

6. Leghelyesebben a gyakorlatok közepén, szükség szerint végén, minden alkalommal iktassuk be a futást. A futásnak lassú kezdet után fokozatosan erősbödőnek kell lenni, a teljes futásig sohasem menjünk el, mert ez csak felesleges kifáradáshoz vezet. Futás ütemét fokozatosan lassítva a gyors lépésen át a rendes menetütemig kell eljutni. Ebben légzőgyakorlatok mindaddig, míg a légzés normális nem lesz.

7. Reggeli csuklógyakorlatok időtartama fél óra.

A most leírt rendszer nagyon egyszerűnek tetszik, de keresztülvitelével igen szép eredményeket értünk el. A legénység izomzata aránylagosan és szépen fejlődött, alsóvégtag izomzatuk gyors és nagy megterhelések kivédésére alkalmassá vált.



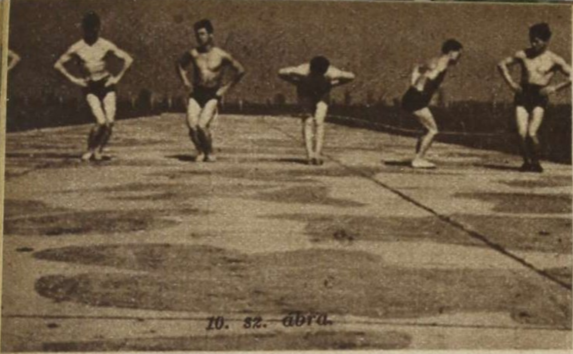
7. sz. ábra.



8. sz. ábra.



9. sz. ábra.



10. sz. ábra.

A csuklógyakorlatok egymagukban is biztosítanak rugalmasságot, testhelyzetértékelést pontosabbá teszik, de ugrókiképzéshez egymagukban nem elégségesek. Szükség van olyan gyakorlatra is, melyek az ejtőernyő-ugrás mozzanatait készítik elő.

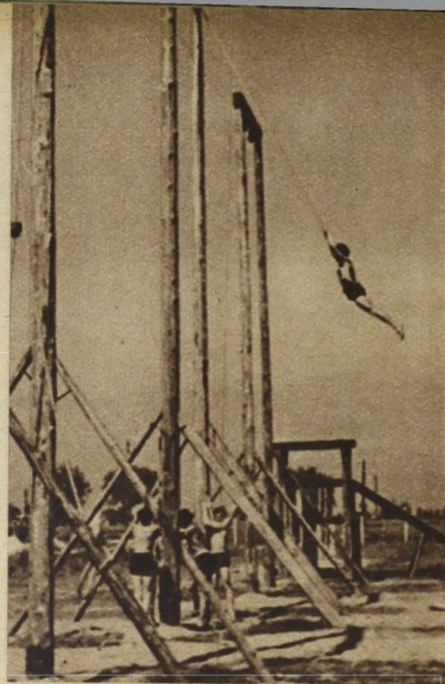
Bizonyos fokú lelki edzésre is szükség van, hogy ugróknál mélységiszony ne lépjen fel és szükség van az ugrás alatti testtartás, a zuhanás, illetve sülyedés érzésének gyakorlására is és a helyes földreérés testtartásának elsajátítására.

Ezekre szolgálnak a különleges előgyakorlatok, mint mélybeugrás és ejtőszerkezet.

Mélybeugrás gyakorlására két és három és fél méteres állványok szolgálnak. A leugrás helyén frissen felásott föld, vagy homok van. Mélybeugráskor ösztönszerű mozdulattal karunkat széttárjuk, ez azonban ugráskor végzetes lehet, mert az ernyő hevederzete a karra csavarodhat. A mélybeugrás gyakorlásának egyik fontossága éppen a mellhez zárt karokra való törekvés. Egyenes testtartással zuhan le az ugró, páros lábbal ér földet, előre vagy hátra dől, megtanulja, hogy az oldalt dőlés rögzített lábfej mellett bajnak okozója. A 3.5 m.-ről való ugrás már lelki edzés is. A mélyiszonytól szabadít meg, illetve azt nyilvánvalóvá teszi.

Mélybeugrás igen jó előgyakorlat, mégsem hasonlítható össze az ejtőernyővel ugrással, mert az ernyő kb. 6 méter állandó sebességgel, tehát gyorsulás nélkül sülyed, a mélybeugró pedig gyorsulással szabadon esik.

Az ejtőszerkezet, honnan 8—12 méter magasságból, 5 kg. súly ellentartásával és a súrlódó kötél lassításával zuhan a gyakorló, már megközelíti az ernyővel sülyedést. A szerkezet csigarendszerének lengetésével a szél hatása és az ernyő kilengései is utánozhatók. Földetérés itt már nagyon hasonlít az ernyőéhez, zsinórzatba kapaszkodás és földetérés pillanatában belerántás gyakorolható.



Mélybeugrás.

Ejtőernyősök sportjáról szólva az a kérdés is felmerülhet, melyek azok a sportok, amelyek ugrás-előképzéshez legalkalmasabbak. Nagyjából azt válaszolhatjuk, hogy minden sport, amely rugalmasan fejleszti az izomzatot alkalmas, kiemelkedő azonban az ökölvívás és sízés szerepe.

Ökölvívásnál nem a kiütéses mérkőzések durva jeleneteire kell gondolni. Nem a párharc a fontos, hanem az úgynevezett »árnyékolás«. A párharc mint küzdő sport kiváló, de előképzés szempontjából az árnyékolás hosszabb ideig végezhető és több izomcsoportot foglalkoztat.

Ökölvívás csak kiképzett, jó edző mellett ér valamit.

A sízés kiváló lábtorna, rendkívül erősíti ernyőnyitásnál az alsóvégtag egymás mellé szorításánál nagy szerepet játszó közelítő combizmokat.

Talajtorna, szertorna, mászás, labdarugás és kézilabda a fenti sportokat kiegészíti, de sohasem pótolja.

A csuklógyakorlatok fenti rendszerben való folytatása nemcsak ejtőernyős csapatoknál, hanem gyalogcsapatoknál is ajánlatos volna, különösen az újonckiképzés ideje alatt. Nagyban hozzájárulna a polgári életben elpuhult test, vagy ki nem fejlesztett izomzat átformálásához.



11. sz. ábra.



12. sz. ábra.



13. sz. ábra.



Földetérés.

TÍZ ÉVE TÖRTÉNT,

hogy a „Justice for Hungary" Endresz Györggyel és Magyar Sándorral a fedélzeten átrepülte az Atlanti-Óceánt

†
ENDRESZ GYÖRGY



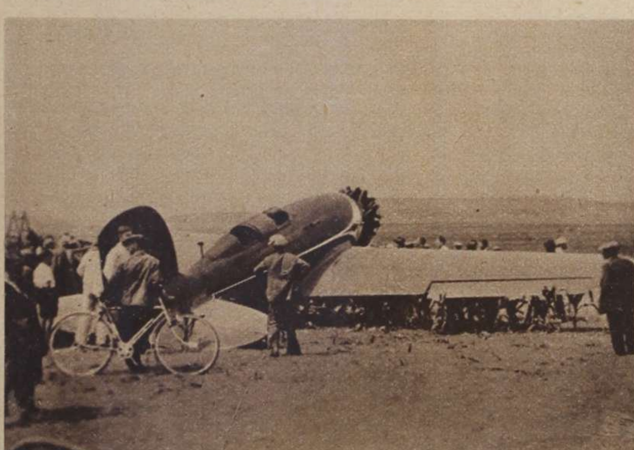
MAGYAR SÁNDOR



Az indulás pillanatában



Megérkezés után



Búcsú



A gépet javítják

ÚJ KÖNYVEK

Ignácz Rózsa: Keleti magyarok nyomában. A szerző 1938 és 1940 között beutazta egész Kelet-Európát, a Szovjethatártól a Fekete-tenger bolgár partjáig, mindenütt magyarok után kutatva, hogy hírt hozzon az orosz határon élő bukovinai székelyekről, a moldovai csángókról, Bukarest és Dobrudzsa magyarjairól. Mindazt, amit látott és tapasztalt, ebben a regényes útirajzban foglalta össze. Benne szinte egy új világot tár fel. A könyvet Biczó András művészi tollrajzai díszítik.

Szalai Sándor: A Magyar Irodalom Pantheonja. A művészi formában megjelent könyv rendkívül érdekes módon, eredeti elgondolásban mutatja meg a magyar irodalmat az olvasóknak. Jórészt a Nemzeti Múzeum, szélesebb körökben ismeretlen anyagából, a magyar irodalom 48 halhatatlan alakjának képét közli. Az egészoldalas képekhez egy-egy írói élet- és jellemrajz is járul, amelyekben a mű szerkesztője finom tollal jeleníti meg a költők egyéniségét.

Van Tromp I.: Sorsunk és a csillagok. Érdekes jelensége korunknak, hogy az érdeklődés szokatlan arányokban fordul olyan tudományok felé, amelyek komolyságát még nem is régen általánosan kétségbe vonták. Alig múlik el hónap, hogy a magyar könyvek között is ne tűnne fel egy-két olyan munka, amely jóslásokkal, misztikával vagy az ú. n. okkult tudományoknak valamilyen területével foglalkozik. Most Van Tromp foglalja össze ebben a könyvben az asztrológia egész témakörét, népszerű módon, a nagyközönség számára. A könyv, ha nem is mindig meggyőző, minden bizonnyal érdekes. Öt része: Sugárzás hatások. Az Asztrológiai típusok. Asztrológia és a gyermeknevelés. Egészségünk és az asztrológia. Kuriózumok. A kötet végén az asztrológiával foglalkozó nevezetesebb irodalmat adja.

Egry Irén: Deák Ferenc. A könyv történeti arckép, a haza bölcséről. Deák egyéniségével bőségesen foglalkozik a politikai történelem, de emberi mivoltát a nagyközönség előtt jóformán csak a nevével kapcsolatba hozott anekdoták képviselik. Ez a könyv az első, amely életregény formájában rajzolja meg Deák emberi vonásait. A könyv Deák gyermekkorával kezdődik és végigkíséri őt egész életén. Ismerteti tanuló éveit, majd pesti jurátuskorszakát, első lépéseit a közéletben, szerepét az 1832—1836. évi országgyűlésen, majd a további események kapcsán Deák jelentőségét, egészen az 1848-as forradalomig. Végül pedig elkíséri betegségén át a halálos ágyig.

Pillitz Dezső: Világítástechnikai alapismeretek (különös tekintettel a légoltalmi elsötétítésre.) A rendkívüli alapossággal és körültekintéssel megírt hézagpótló munkára mindenkinek szüksége van. Különösen az újabb háború ad a könyvnek nagyon fontos jelentőséget.

Schneider—dr. Palló: A csörlő rendszerű repülő iskola. A könyv írói munkás évek hosszú sorát töltötték el a magyar repülés szolgálatában. Tudásukat, tapasztalataikat összegyűjtötték, hogy közölhessék a fölfelé törekvő új magyar repülőnemzedékkel. A könyv első részét olyan oktató írta, aki gyakorlatát majdnem ötezer felszállás levezetése árán szerezte. A második rész is szakember munkája, aki a fősúlyt az érthetőségre fektette. A harmadik rész egyszerű gyüjtő-munka: egy helyen foglalja össze a mindenkire kötelező rendelkezéseket. (A könyv megrendelhető a Szolnokmegyei Repülő Egyesületnél, Szolnok.)

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Többeknek. Minden hírt közlünk, még a legkisebb repülőeseményről szólót is. Hogy munkátokról nem írtunk eddig, azt ne nekünk, hanem magatoknak rójátok fel hibául. Mi csak akkor írhatunk az eseményekről, ha a híreket idejében közlitek. Minden kis közleményt, amelynek közlését kívánjátok, küldjétek be idejében szerkesztőségünknek. Írjátok azonban a borítékra okvetlenül, hogy »Kis hírek«, mert máskéut esetleg elkerüli figyelmünket.

Pesti diák. Sokszor megüzentük már, hogy címváltozás, vagy más reklamáció esetén a törzsszámot okvetlenül írja az aláírás elé.

B. J., Pécs. Kérdésedre csak a kiegészítő parancsnokságnál adhatnak felvilágosítást.

8693. A kérdezett cím: Budapest, I., Vár. Közelebbi cím nem kell, mert a posta így is megtalálja.

Kecskeméti. Talán nem egészen mi, illetve a repülők a hibásak. Valószínű, hogy ott a baj. Hogy a lelkesedésnél tovább nem jutottak. Nem várják mindig a sültgalambot. Tessék dolgozni!

Repülő leventék. Forduljatok kérésetekkel a Légoltalmi Ligához. Bővebb felvilágosítást ott kaphattok.

Miskolci. A küldött rejtvényt köszönjük, de most egyelőre rejtvényt nem közlünk. Az amerikai típusú gépeket megtalálhatja lapunk régi számaiban.

Cimbora. A súlyos idők, amelyeket most átélünk, nagyon sok téren lemondásra, egyszerűségre intenek bennünket. A fényűzés, a pompa nem illik bele abba a korszakba, amely országokat formál át és egy új, tisztultabb világ rendjével akarja megajándékozni az emberiséget.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

Az Első Magyar Ált. Biztosító Társaság tiszta nyeresége 343.439 pengő. Ebből a rendes tartalék dotálására 13.064 pengőt fordítanak, jótékonysági és közhasznú célokra 30.000 pengőt, a jégbiztosítási tartalék külön növelésére 100.000 pengőt, átvitelre 35.955 pengőt, osztalékra pedig 120.000 pengőt, úgyhogy minden egész részvény után 15 pengő, fél részvény után pedig 7.5 pengő osztalékot fizet a társaság, amely az 1940. évben ismét nagy fejlődőképességről tett tanubizonyságot.

A Magyar Textilgyárosok Országos Egyesülete rendkívüli közgyűlésén dr. Dischka Győzőt választotta elnökévé. Alelnökök lettek: Haggenmacher Ottó, Módos József és Hardy Sándor.

Az Országos Ruházati Intézet Rt. évi mérlege rendkívüli fellendülésről és meglepő megerősödésről számol be. Árukészlete 467.000 pengőről 647.000 pengőre emelkedett. A vállalat elnöke Folkusházy Lajos, míg ügyvezető-igazgatója Fonyó József.

A Weiss Manfréd Acél- és Fémművei Rt. a mult évben is széleskörű üzleti forgalmat bonyolított le. A vállalat 52 millió pengő saját tőkével 32 millió pengő üzemi bevételt ért el. Ebből az általános költségekre 9 milliót, adókra és szociális kiadásokra 19 millió pengőt fordított.

A Richards Richard Győri Finomposztógyár Rt. most tartotta meg rendes közgyűlését. A vállalat alaptőkéje 2 millió, tőketartaléka ugyancsak 2 millió, míg különtartalékát 810 ezer pengőről 880 ezer pengőre emelte. Évi nyeresége 208.460 pengő volt.

A Danuvia Fegyver- és Lőszergyár Rt. bruttó nyeresége 3,876.000 pengőre emelkedett. A közgyűlés nyugdíjalapra 400.000 pengőt fordított.

Az Urikány-Zsilvölgyi Magyar Kőszénbánya Rt. 50. rendes közgyűlését most tartotta. A vállalat részvénytőkéje 21 millió pengő, tiszta nyeresége 154 ezer pengő.

A Filtex Rt. tiszta nyeresége 258 ezer pengő. Árukészlete 8 millió pengő.

A Magyar Gyáriparosok Országos Szövetsége rendes közgyűlése elnökké Haggenmacher Henriket választotta meg. Alelnökök lettek: dr. Dischka Győző, Láng Gusztáv és vitéz Zsilinszky Gábor. Ügyvezető-igazgató továbbra is dr. Knob Sándor.

A Gazdák Biztosító Szövetkezete az elmult üzletévben az elemi ágazatban 113.950, az életágazatban 121.562 pengő tiszta nyereséget ért el.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

★

MAGYAR SZÁRNYAK

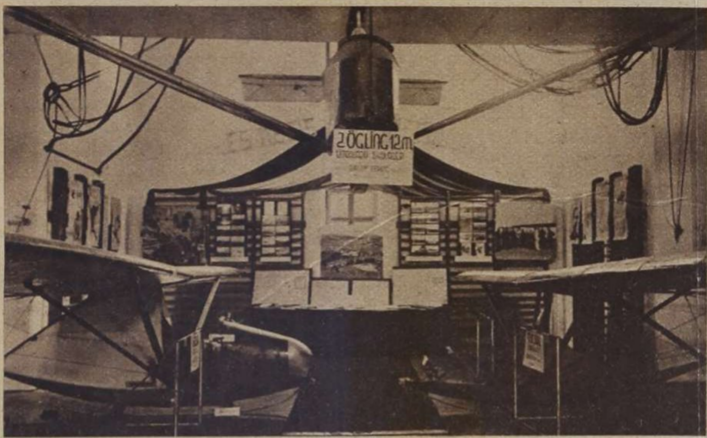
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

★

Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

KÉPEK A SÁROSPATAKI REPÜLŐ-KIÁLLÍTÁSRÓL





FELVÉTELEK A MISKOLCI REPÜLŐKIÁLLÍTÁSRÓL





Az Athenaeum Rt. mélynyomása, Budapest

Felelős: Kárpáti Antal igazgató

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL



A német légierő megtörte a szovjet harckocsik ellenállását. Orosz harcikocsik lángokban.